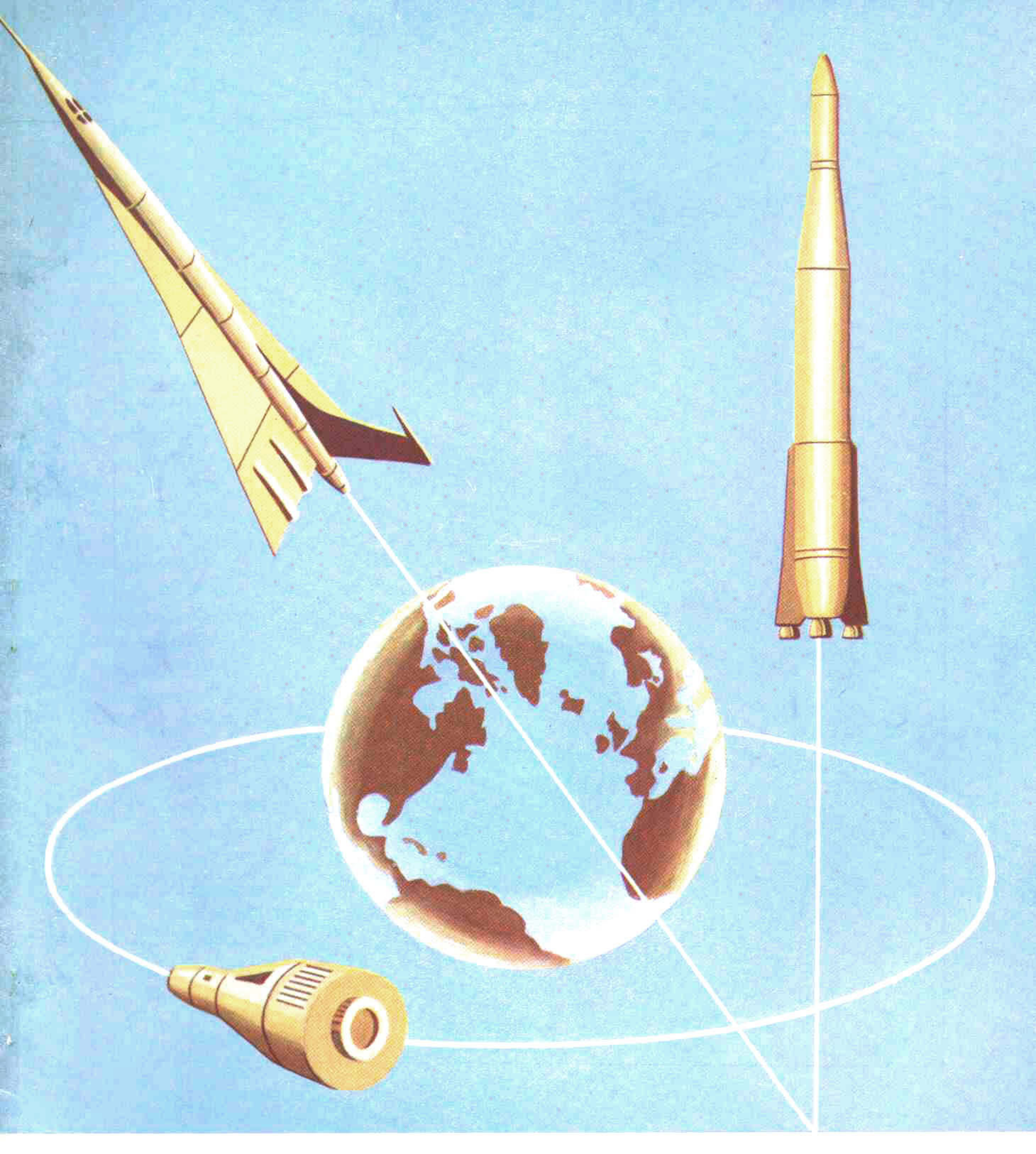


REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

PUBLICADA POR EL
MINISTERIO DEL AIRE

AÑO XXVII - NUMERO 320
JULIO 1967
Depósito legal: M. - 5.416 - 1960

rección y Redacción: Tel. 2 44 26 12 - ROMERO ROBLEDO, 8 - MADRID - 8. - Administración: Tel. 2 44 28 19

SUMARIO

Número corriente ... ... 15 pesetas. Suscripción semestral... ... 90 pesetas.

Número atrasado ... ... 25 » Suscripción anual ... ... 180 »

Suscripción extranjero... ... 300 pesetas.

Un "Noratlas" sobrevuela un bello castillo francés.

MOSAICO MUNDIAL

Por R. S. P.

Israel supo emplear la Fuerza Aérea.

Treinta y seis horas fueron suficientes para decidir la guerra entre menos de 3 millones de israelitas y 110 millones de árabes: el tiempo que tardó la aviación de Israel en imposibilitar el despegue, en primer lugar, y destruir a continuación las Fuerzas Aéreas de cuatro naciones árabes.

Tres horas bastaron para derrotar a Egipto. La guerra más rápida y aplastante de la Historia estaba decidida. El resto se limitó a unos simples ejercicios de tiro.

Se comprende que una victoria tan fulminante causara sensación en el mundo entero. Durante muchos años se hablará de ella y se analizará con todo detalle. Ya existen comentarios para todos los gustos. Algunos de ellos, a nuestro entender, tan desacertados como el del corresponsal de "Flight" en Tel Aviv, que figura en otro lugar de esta REVISTA, donde insinúa que uno de los secretos del éxito tan rotundo pudo constituir en que Israel se apartó de los manuales, en contraste con Egipto que se aferró rígidamente a las inflexibles doctrinas militares tipo "Maginot".

La realidad, sin embargo, parece ser, más bien la contraria. La gran lección de la guerra de Oriente Medio es que unas Fuerzas Aéreas con medios muy inferiores en número y calidad a la de sus adversarios, pueden aniquilar éstas, por el sólo hecho de aplicar correctamente la Doctrina Militar. Los egipcios disponían, en gran cantidad, de las mejores armas que pudiera suministrar la tecnología soviética: magníficas instalaciones radar y modernos aviones supersónicos, frente a la Potencia Aérea Israelí, con bastante menor número de aviones, siendo la gran mayoría de ellos transónicos o subsónicos, de tipo anticuado. Los únicos aparatos supersónicos con que contaba eran unos cuantos cazas "Mirage III". Sin embargo, los "Ouragan", los "Vautours" y los "Fouga Magister" destruyeron a los "Mig-21", porque se ajustaron sabia y estrictamente a los principios del moderno Arte Militar Aéreo, al que, por supuesto, se le puede tachar de todo menos de inflexible.

En cualquier moderno manual aéreo que hojeemos, podremos leer que subraya la necesidad de disponer de: centralización en el Mando Aéreo, control del aire, iniciativa, ofensiva, sorpresa, concentración de esfuerzos, medidas de seguridad para las fuerzas aéreas propias, etc., etc. Observaremos que hace hincapié en lo enormemente tributaria que es la aviación ofensiva de unos Servicios de Información veraces y minuciosos; leeremos también razonamientos sobre la importancia que tiene hoy día el primer golpe y, como consecuencia, sobre el imperativo de disponer desde tiempo de paz, de una política militar bien definida, respecto a los presuntos enemigos, con planes desarrollados hasta el último detalle y ensayados hasta haberlos convertido en rutinarios. No es fácil que encontremos nada sobre "Maginot", aunque todo es posible, ya que también del error se sacan enseñanzas.

La verdadera genialidad de los generales Itzhak Rabin y Mordecai Hod como planificadores y de Dayan como su brillante realizador, consistió en demostrar que, cuando suena el primer tiro, es cuando verdaderamente tienen aplicación los libros. Nunca hubo, antes, una guerra más ortodoxa, ni más milimétricamente ajustada a los conceptos básicos del Arte de la Guerra. Un verdadero canon desarrollado con una fidelidad que llegó a extremos difícilmente superables.

La Doctrina nos dice, por ejemplo, que hay que asignar una finalidad común, única para todas las Fuerzas Aéreas y evitar toda acción aérea que no contribuya directamente a conseguirla. Finalidad, que, en el momento de iniciarse las hostilidades, ha de ser precisamente, la consecución de la Superioridad Aérea, ya que, el que pierde la batalla del aire ha perdido la guerra. Ciñéndose a esta norma, los israelitas empeñan en la batalla aérea todos sus medios a partir de las seis treinta de la mañana del día 5 de junio, en un esfuerzo total, en el que los aviones tomaban tierra el tiempo justo para repostar y volver a despegar, y las tripulaciones llegaron a hacer hasta ocho servicios de guerra en el día. Saben que, así como una estrategia defensiva es una invitación a la derrota, una

ofensiva diseminada o dosificada con cuentagotas, de esas sobre las que se oye hablar hoy en día, que pretenden aplicar, únicamente, una potencia proporcionada a la amenaza enemiga, sería —en el mejor de los casos— el medio más seguro de alargar indefinidamente el conflicto.

La guerra aérea (Israel lo sabe), no permite este tipo de sutilezas, ni se puede librar a alfilerazos, sino a devastadores golpes de maza.

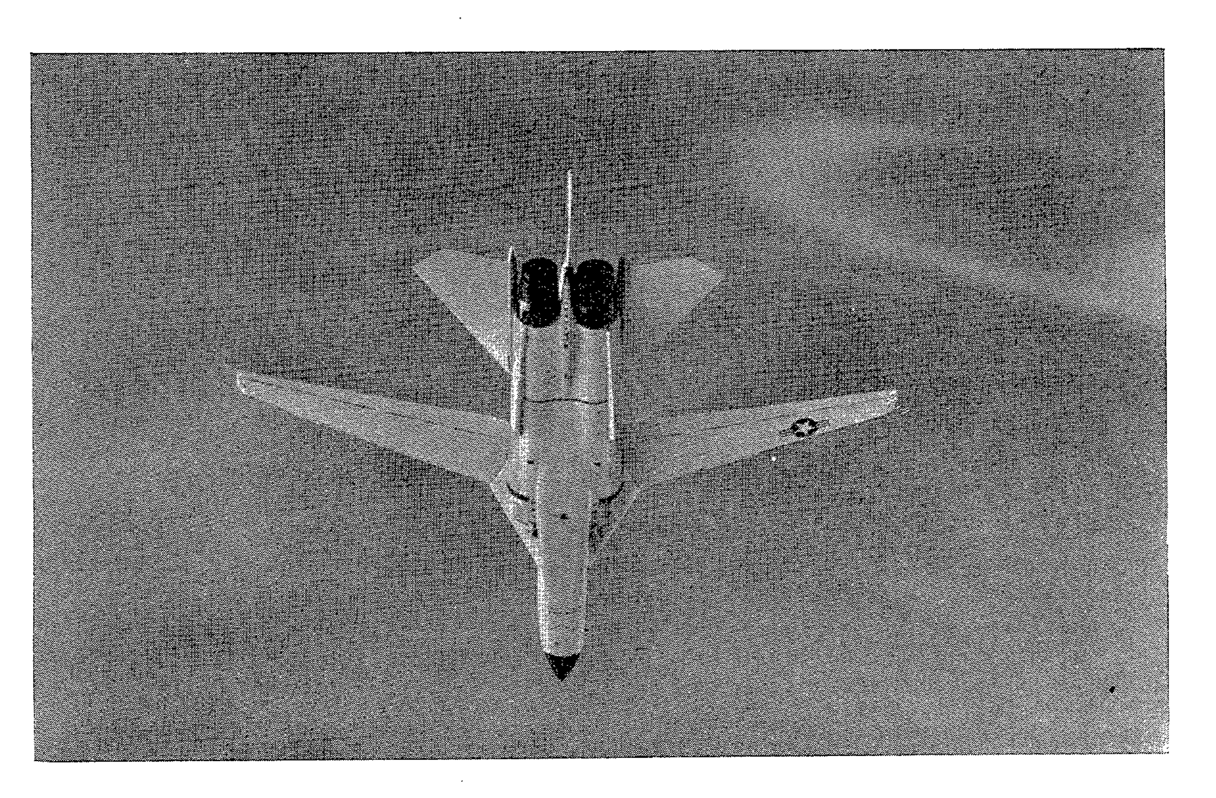
Se bombardearon todos los aeródromos enemigos, incluídos los que se creían secretos. Primero las pistas y las instalaciones radar, luego los aviones en tierra. Primero las bases de aviones de bombardeo, de acuerdo con el principio de dar prioridad a la mayor amenaza enemiga; luego las de caza. Pero el hecho que queremos hacer resaltar como significativo es, que en esos momentos iniciales, en la Península de Sinaí, las fuerzas acorazadas israelíes, compuestas por una heterogénea formación de carros, algunos de los cuales datan de la segunda guerra mundial, van a enfrentarse con las fuerzas egipcias, muy superiores, formadas por modernos carros soviéticos T-34 y T-55, que todavía están intactas, y van a hacerlo sin el menor apoyo de la Aviación israelita.

Israel resiste la tentación de apoyar la maniobra de sus carros desde el aire y no distrae *ni un solo avión* de la batalla aérea, que sabe que es la decisiva, y de esta forma, sin sombrilla aérea protectora—¡qué soberbia lección de Arte Militar!—los carros de Israel irrumpen en territorio egipcio. Como inciso, diremos que la maniobra de los carros ostentó también las más puras líneas clásicas, al infiltrarse por los intervalos entre las divisiones acorazadas enemigas, evitando el ataque frontal y fijándolas, mientras una división israelita profundizaba, en finta, hasta el Canal de Suez, para revolverse inmediatamente y apoyar a sus compañeras viniendo desde la retaguardia y cortando la retirada egipcia.

Si citamos esta decisión del alto mando judío es por creerla una de las más sintomáticas de la concepción guerrera israelita, pero todas las actuaciones de sus Fuerzas Aéreas no fueron sino una materialización de los Principios esenciales del Arte Aéreo. Asumieron siempre la iniciativa; hicieron el uso más extenso posible de la sorpresa en todas sus manifestaciones: Sorpresa estratégica al desorientar a los árabes sobre las posibilidades de sus medios aéreos y de sus fuerzas de superficie, haciéndoles creer que la de los primeros eran mucho menores, y mayores, en cambio, las de sus carros, y al elegir el momento del ataque, cuando, después de tantos días de tensión, parecía superada la amenaza. Sorpresa táctica (como el propio Nasser reconoció ingenuamente) al atacar a Egipto viniendo desde el NO., después de describir, sobre el mar, una curva en vuelo rasante, apantallados de la magnífica estación de radar jordana de Ajlun, por los Montes de Judea, y sorpresa técnica, al utilizar, para la neutralización de pistas, la bomba que se detalla en otro lugar de este número, que llega al suelo con ángulo de impacto igual a cero por estar dotada de cohetes que anulan la componente horizontal de su velocidad y refuerzan la vertical, evitando de esta forma los rebotes que sufren las bombas, en los ataques a baja altura, al incidir en el cemento con gran ángulo de impacto y aumentando la precisión del bombardeo que, a juzgar por las fotografías, fué verdaderamente extraordinaria. Atendieron, por último, los judíos, a la seguridad de los medios aéreos propios, al disponer de aeródromos en los que cada avión tenía su cobertizo subterráneo, a prueba de bombas; mantener una alerta en el aire de veinticuatro horas al día y contar con unas magníficas carpetas de objetivos, donde se detallaban todos los medios de las Fuerzas Aéreas adversarias, con información, incluso, de las maquetas en madera simulando aviones y, por supuesto, con indicación de la táctica de ataque y armamento más idóneos para cada objetivo. Loe egipcios, por el contrario, tenían sus aviones al descubierto y alineados unos junto a otros, como para una revista de inspección, y no fueron capaces de mandarlos instantáneamente al aire, que es lo que marca la tabla ante la inminencia de un ataque, cuando no son del tipo VTOL o STOL, sino que están sujetos a la servidumbre de las pistas, con toda su monstruosa vulnerabilidad.

No vamos a intentar explicar las causas de que estos aviones fueran sorprendidos en tierra, aunque, a fin de cuentas, todo procedió de una Defensa Aérea defectuosa y contra toda doctrina. Pero, en estas líneas, lo que hemos tratado de analizar ha sido la guerra que libraron las Fuerzas Armadas de Israel y, en particular, sus Fuerzas Aéreas, que fueron las que consiguieron la Decisión.

Los profesores de Arte Militar Aéreo, con independencia de la nación a que pertenezcan, ni del bando sobre el que tuvieran puestas sus simpatías, habrán observado, con satisfacción, los resultados de poner en práctica los Principios que se enseñan, en la actualidad, en las Escuelas de E. M. del Aire del mundo entero, con la posible excepción de las de los países árabes, si fuéramos a juzgar por los hechos.



El F-111, avión de geometría variable, ha realizado ya, sin escalas y sin ser repostado en el aire, el vuelo desde Estados Unidos a Europa.

Tema con variaciones.

Primero nació la idea, luego se bautizó y, por último, vinieron las complicaciones y las sorpresas.

La idea era bien sencilla; para que un avión tenga mucha sustentación y pueda tomar tierra y despegar en poco terreno y a baja velocidad, los planos deben incidir perpendicularmente al eje de marcha; por el contrario, si lo que queremos es un avión rápido, con gran poder de penetración en la atmósfera, los planos tendrán forma de flecha. Esto último lo saben hasta los niños que, con la primera plana de A B C, construyen el aeroplano capaz de cruzar el patio y entrar por la ventana del vecino pelma que siempre está empollando.

Luego, si lo que queremos es un avión supersónico capaz de operar desde cualquier pequeña pista de emergencia, o desde un portaviones, bastará con que, en el aire, cambiemos la incidencia de los planos.

Ya está concebido el avión de mañana. Se le llamó "avión de geometría variable". En Norteamérica, la idea data de 1961. En ocasión de hallarse el presidente Kennedy presenciando el despegue, desde un portaviones, de una extensa gama de reactores, le preguntó a McNamara: "¿Para qué necesitamos tantos tipos de aviones? ¿No podríamos construir uno que satisfaciera todas las

misiones?" Nunca escuchó palabras más de su agrado el titular del Departamento de Defensa, ya que basa su política en la relación coste-eficacia, y trata de evitar duplicaciones, sobre todo en el campo de la Investigación y Desarrollo, que es un gran devorador de megadólares.

Así nació el F-111. El avión polivalente, apto para toda clase de misiones que equiparía tanto a las Fuerzas Aéreas como a la Marina. Empiezan las dificultades: La USAF quiera un bombardero estratégico que vuele a 20.000 metros, a 2,5 de Mach y que lance las bombas en vuelo supersónico a menos de 300 metros de altura. La Navy, por su parte, lo que necesita es un avión para protección de la Flota, capaz de estar en "alerta en el aire" de tres a cuatro horas, y dotado de misiles "Phoenix" y del complicadísimo sistema de control necesario para guiarlos a su destino. Además, deberá ser de poco peso. O sea, que la cosa está clara: Ha de ser un avión pequeño, con gran capacidad de carga, que pueda desarrollar grandes velocidades, que vuele a muy poca velocidad, con un complejísimo equipo electrónico y con peso ultraligero; vamos, algo así como un 600, con la velocidad de un Ferrari y la capacidad de un autobús Pegaso.

No obstante, la Técnica moderna hace milagros, y de verdadero milagro puede calificarse el prototipo del F-111 A, para la USAF, que ya se ha trasladado de Estados Unidos a Europa, en vuelo sin escalas, ni repostado en vuelo, y que es capaz de volar con su sistema automático de seguimiento del terreno a menos de 75 metros de altura.

Sin embargo, ni la USAF ni la Navy están satisfechas. La primera, porque sigue en sus trece de que lo que necesita es un avión tripulado avanzado de bombardeo estratégico (AMSA), y la segunda, porque el prototipo del F-111 B ha resultado más pesado de lo que se pensaba y bastante más de lo que sería conveniente para operar desde la cubierta de un portaviones.

Pero no sólo ha variado el peso del avión, sino su precio, que ya es un 190 por 100 superior al que se había estimado. Para acabar de complicar las cosas, si bien la USAF podría conformarse con este avión, como cazabombardero, Gran Bretaña, en cambio, quiere comprarlo para que le efectúe misiones de bombardeo estratégico, y Australia lo desea en versión de reconocimiento. Para remate, en el Congreso de los Estados Unidos empiezan ya a torpedear el costosísimo proyecto (fabricando 1.100 aviones saldría a unos 500 millones de pesetas cada avión), a la vista de tantas dificultades y disparidad de criterios.

Paralelamente, en Europa se ha ido desarrollando un proceso similar. También aquí pensaron que la geometría variable era la fórmula del avión del futuro y, como resultaba cara, se unieron Inglaterra y Francia para fabricarlo al 50 por 100: British Aircraft Corporation y Dassault en encargan de la célula y Bristol Siddeley y Snecma del motor. Es curioso observar que, también aquí, como en Norteamérica, varía la opinión sobre los requisitos que debe reunir. Francia quiere un interceptor de elevadas características que efectúe el relevo de los Mirage III. Inglaterra, obstinada en hacer frente a sus compromisos al este de Suez, desea, por el contrario, un avión de apoyo al suelo.

Pero también en Europa se complican las cosas. Francia recuerda que hubo un momento en que Inglaterra pensó echar a pique el proyecto del "Concorde" y recela de su copartícipe. En vista de eso le encarga a Dassault un avión de geometría variable 100 por 100 francés. Inglaterra, entonces, se alarma. Necesita el avión franco-británico por razones políticas, tales como su posible ingreso en el Mercado Común Europeo y financieras, para continuar colocando en Francia artículos aeronáuticos británicos, como el motor del Caravelle, equipos electrónicos, etcétera. Si fallara este proyecto tendría que invertirlo todo en compras del F-111 en los Estados Unidos o asociarse a un nuevo proyecto germano-americano que se halla en estado de gestación.

Comentando estas alternativas un diplomático británico declaró: "Estamos condenados a seguir una política de geometría variable."

La expresión es tan gráfica como acertada. Política de geometría variable, con respecto a este avión, tanto en Europa como en Norteamérica, de la misma forma que ha resultado variable también su peso, su precio y las características que debe reunir. Empieza uno a preguntarse si no serán éstas, ya, demasiadas variaciones para el mismo tema.

LA AVIACION, ARMA DECISIVA EN LA GUERRA DEL ORIENTE MEDIO

Por el General DIAZ DE VILLEGAS

«Quien domine el aire, domina la tierra y el mar».—DOUHET.

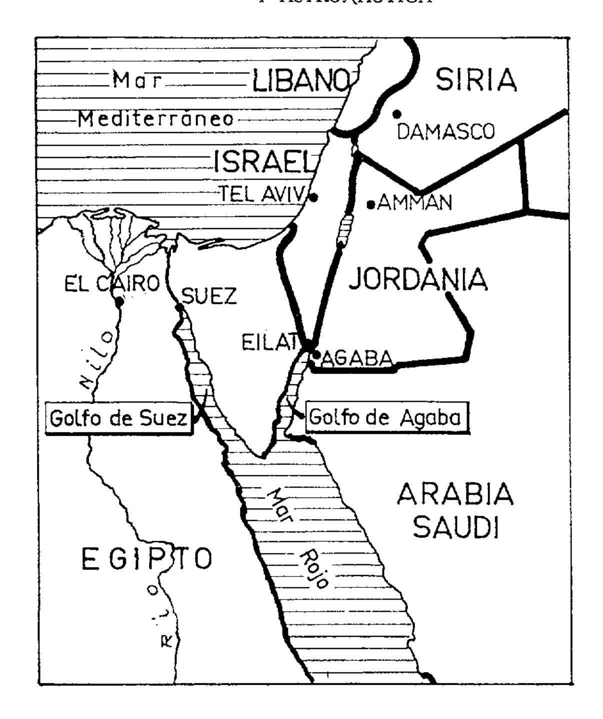
El campo de batalla.

El Oriente Medio es, sin duda alguna, el punto más sensible de la estrategia mundial. De ahí la peligrosidad de la tensión allí. De los 1.504 millones de toneladas de petróleo que se producen actualmente en el mundo, 420.500—el 27 por 100—proceden del Oriente Medio. Pero aún hay que añadir algo más a este respecto. Si cerca de la tercera parte del petróleo del mundo surge—como vemos—en el Oriente Medio, la realidad es que tales países, productores del mismo, consumen poco. Por tanto, Oriente Medio facilita, al consumo mundial, una cantidad de petróleo superior, con mucho, a la que brinda América del Norte; que si produce, en efecto, aún más—422.500 toneladas—, las consume "in situ", en gran parte, a su vez. Y no se olvide que al referirnos al petróleo citamos *la primera materia estratégica actual;* la clave de la guerra moderna, porque significa lo esencial de la batalla del motor, la aviación, los carros, el transporte automóvil y la marina, incluso, a su vez.

Pero Oriente Medio es, además, un lugar capital en la estrategia global; porque es una región confín de tres mundos diferentes y una plataforma giratoria que une entre sí a Africa, Europa y Asia. ¡Más todavía! Oriente Medio es un punto vitalísimo en la logística mundial. Relaciona, en efecto, Oriente y Occidente. El Mediterráneo con el Rojo, el Indico y el Pacífico, a través del Canal de Suez, el paso más frecuentado por la marina del mundo, entre todos los construídos por el hombre, con un total de unos 25.000 buques y 260 millones de toneladas anuales. En el Oriente Medio está, pues, la clave de la seguridad mundial, aunque no monopolice esta posición, naturalmente, la exclusiva de la zozobra universal.

Un antecedente próximo.

Las circunstancias demográficas—diferencias raciales, lingüísticas y religiosas—complican el problema, ya de por sí bastante agravado allí tras de la última Gran Guerra, con la constitución artificiosa del Estado de Israel, decidido por la O. N. U. del mismo modo a como esta organización decidió también últimamente la retirada de los "cascos azules" del pasillo de Gaza, por cuya doble circunstancia las Naciones Unidas son las directamente responsables de la crisis del Oriente Medio y de la última guerra allí además. Una guerra, ésta última, que se parece no poco a la de 1956, cuando la aviación y la marina de Francia y de Inglaterra lanzaban un ataque aero-naval sobre la embocadura mediterránea del canal cuando los judíos, exactamente a como lo han hecho ahora, atacaron, decididamente, en la prime-



El teatro de operaciones del Oriente Medio. Israel suma dos millones y medio de habitantes. Los árabes implicados en el conflicto ascendían a cerca del centenar de millones. Los Estados árabes beligerantes fueron realmente tres; pero, además, declararon la guerra o rompieron con Israel otros nueve.

ra gran batalla del Sinaí, a los egipcios, rechazados hasta las orillas mismas del canal. Curiosamente la guerra se ha repetido ahora a la letra. Asombra que los vencidos entonces se hayan dejado sorprender del mismo modo ahora también, sin que la lección de la historia les haya servido de gran cosa. Y es que la historia resulta implacable siempre para los que la ignoran.

Esta vez no ha habido franco-ingleses y, en cambio, se han incorporado al bando egipcio los jordanos y los sirios, como más efectivos, pero luego una secuela de potencias también, cuyo apoyo casi siempre fué más teórico que práctico; más diplomático que militar, porque las dificultades logísticas y la rapidez del triunfo judío no dieron tiempo para otra cosa. En efecto, se alinearon junto a Egipto, o prometieron ayuda, además de Jordania y Siria, Iraq, Kuwait, Sudán, Túnez, Marruecos, Líbano, Arabia Saudí, Argelia y el Yemen movilizados más o menos a fondo al grito de "guerra santa". El mundo árabe comprometido sumó unos cien millones de habitantes.

Los beligerantes.

Israel, con una extensión apenas de 20.700 kilómetros cuadrados, como Badajoz, y con dos millones y medio de habitantes, como Galicia, estaba, pues, rodeada de enemigos. Israel disponía de un ejército movilizable en un plazo mínimo, del tipo del suizo, pero con un núcleo permanente muy importante y bien instruído. En resumen, 60.000 hombres de Ejército; 3.000 al servicio de la Marina, y 8.000 al de la Aviación, bien que la movilización general pusiera sobre las armas cerca de 300.000 hombres en total.

La R. A. U.—casi un millón de kilómetros cuadrados y 30 millones de habitantes—tenía sobre las armas 160.000 soldados, además de 11.000 hombres más al servicio de la Marina, y otros 15.000 al de la Aviación. Los reservistas incorporados a filas inmediatamente pasaron de los 124.000. Jordania alineó, en la batalla, otros 70.000 hombres y Siria alrededor de 100.000.

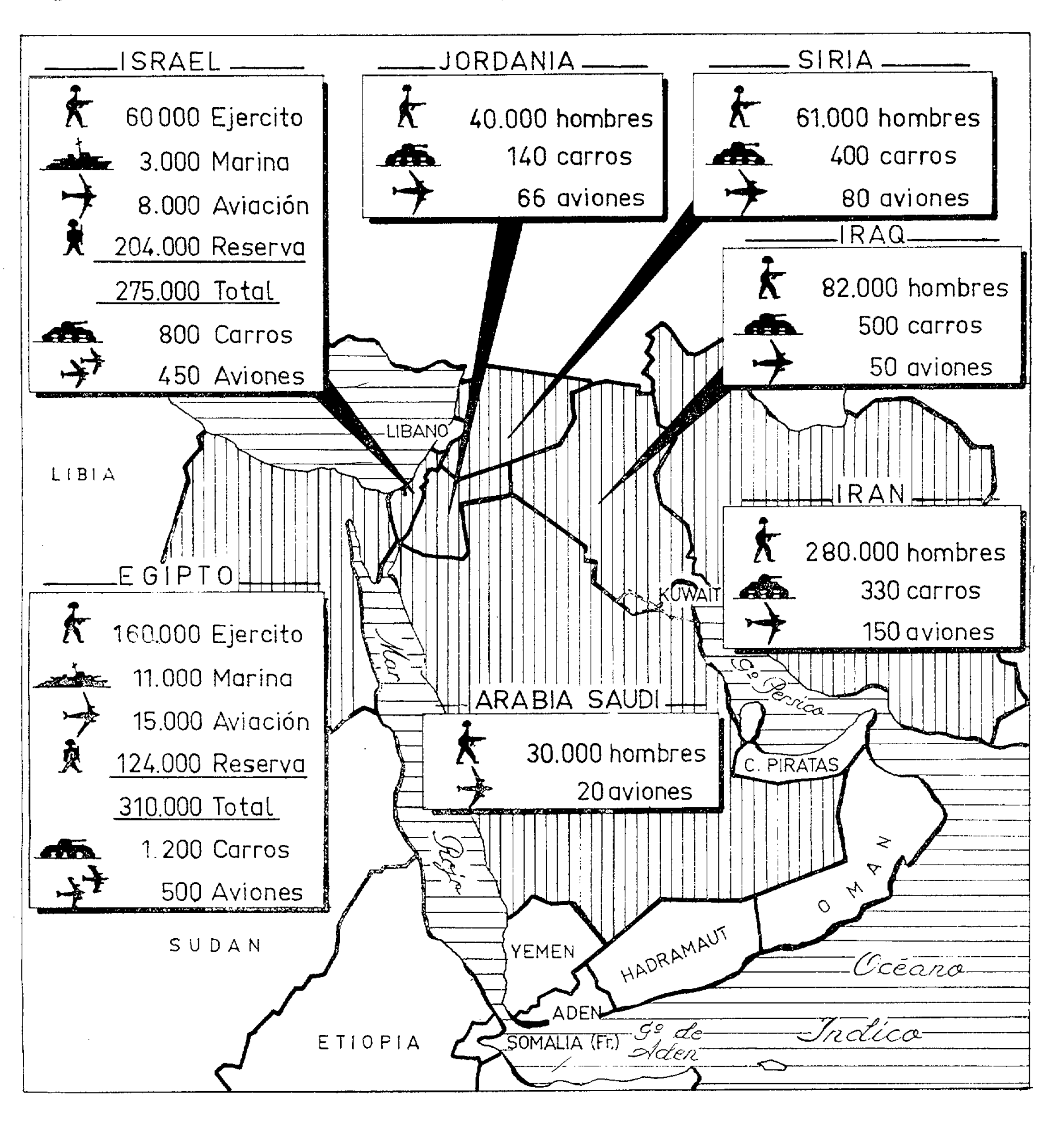
Los egipcios disponían de 1.200 carros y vehículos blindados. Los jordanos de 140, y los sirios de 400. Israel tenía 800. Esto es, alrededor del 46 por 100 de sus rivales. En cuanto a la aviación, que decidiría la batalla, Egipto disponía de 500 aparatos, Jordania de 66, Siria de 80 e Israel de 400; esto es, el 62 por 100 del total de sus enemigos.

Victoria de la técnica.

Mientras que los filósofos de la guerra discutían, sin cesar, a lo largo de todo el siglo último y principio del actual si aquélla era realmente una ciencia o un arte, los hechos de las últimas contiendas, muy principalmente de ésta que glosamos rápidamente, han decidido la cuestión. ¡La guerra moderna es, sobre todo, técnica! Y en este orden de cosas la ventaja de Israel era evidente. Muchos, sino todos los principales cuadros militares dirigentes se habían instruído en el extranjero. Muchos extranjeros, por añadidura, a su vez, habían ido a Israel como instructores. La escuela de radar y de electrónica de Haifa se hizo pronto famosa. Los egipcios tenían, sobre todo, técnicos soviéticos. Según la doctrina soviética, se ima-

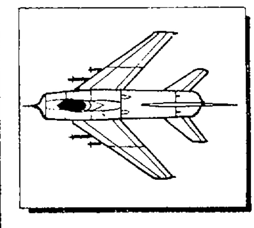
ginaron tres líneas sucesivas de defensa: la *primera*, integrada por carros y artillería propulsada; la *segunda*, por artillería anticarro, y la *tercera*, por un cintorón de obstáculos antitanques y campos minados. El material puesto en juego por parte de los aliados—R. A. U., Siria y Jordania—consistió principalmente en carros rusos "PT-16" ligero, de 14 toneladas; "SU-100" y "T-54/55", de 30 y 36 toneladas, respectivamente, y carros pesados "Stalin III", de 46. Este material resultó evidentemente inferior al israelita, procedente de Francia (AMX-13); Inglaterra ("Centurión"), y de los Estados Unidos ("Sherman").

La aviación egipcia era igualmente rusa; aviones "Mig-19", de 1 "Mach"; "Mig-21", de 2 "Mach", ambos cazas, y transportes

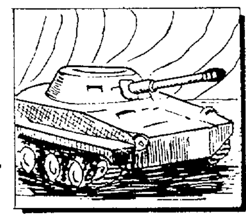


En el gráfico, los Ejércitos en presencia. El Irán, país no árabe, no intervino en la lucha. Argelia y Marruecos intentaron hacerlo, pero les faltó tiempo ante la fulminante victoria israelita.

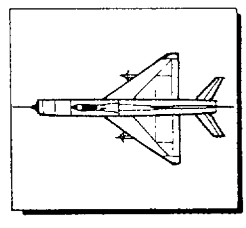
El material ruso aniquilado en la batalla del Sinai



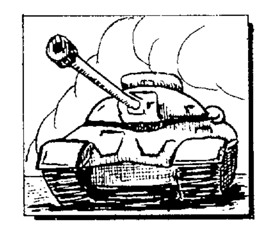
Mig 19.
Velocidad - 1,4 mach.
2 cañones de 37 m/m.
Caza.



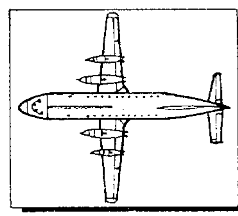
PT. 76 - ligero.
14 tons. - 50 Kms.
Cañon de 76 m/m.



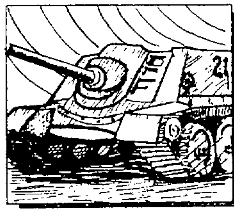
Mig 21.
Velocidad - 2 mach.
Techo - 19.000 mts.
Caza.



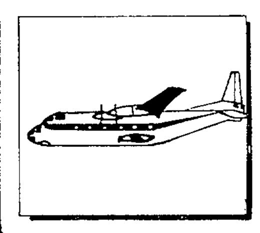
Stalin III. - pesado.
46 tons. - 35 Kms.
Cañon de 120 m/m.



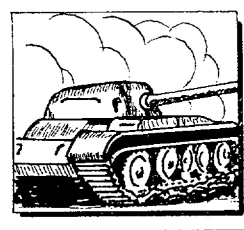
IL 14.
Velocidad - 430 Kms.
Transporte.



SU-100 - medio.
30 tons. - 55 Kms.
Cañon de 100 m/m.



Antonov An-12.
Velocidad - 600 Kms.
Transporte.



T 54/55 - medio.
36 tons. - 45 Kms.
Cañon de 100 m/m.

El material de guerra ruso—egipcio, sirio y jordano—destruído o perdido en la lucha valía más de sesenta mil millones de pesetas.

Il-14" y "Antonov An-12", de 430 y 600 kilómetros de velocidad.

Este material resultó notoriamente inferior al de Israel, integrado por cazas franceses, ingleses y americanos "Mystére" y "Mirage"; "Vantour", "Ouragan" y "Magister" (1). Pero debió ser, sobre todo también, como ocurrió con los carros, muy superiores las tripulaciones israelitas a las rivales. El tiro de los carros de Israel fué mucho más eficaz. Y en cuanto a lo ocurrido con la aviación, la lección es, en todo caso, más concluyente aún. Y es que la técnica requiere, sobre todo, instrucción.

La guerra de las setenta y dos horas.

La batalla del Oriente Medio, que según algunos duró *cinco días*, o incluso *cuatro*, según otros, en esencia no duró más que *tres*. ¡Tres días tan sólo fueron suficientes para destruir a los rivales árabes empleando las *líneas interiores* y batiendo primero al bando más fuerte—Egipto—y luego a los

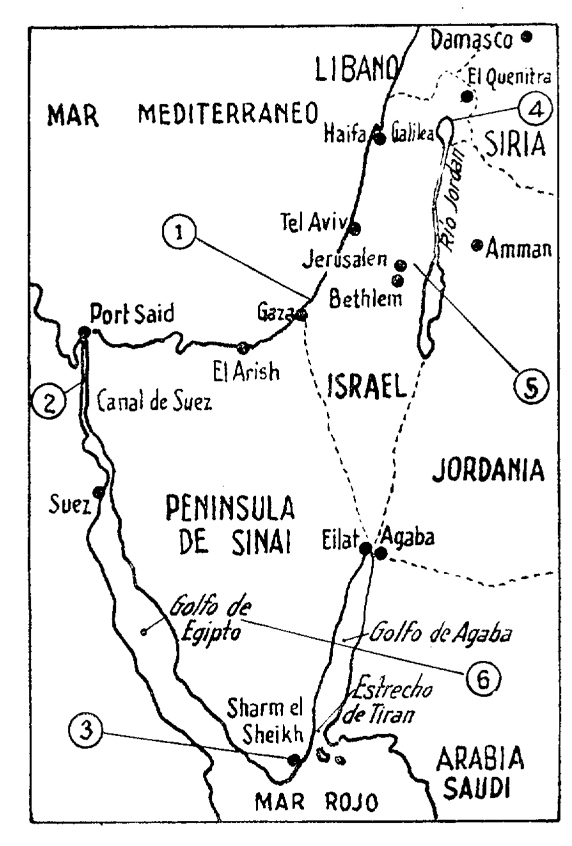
(1) Contra lo que generalmente se supone la ayuda americana, fué mucho mayor a los árabes que a Israel; en diez años, 3.700 millones de dólares a los primeros y 705 a los judíos. Concretamente, la ayuda militar americana fué diez veces mayor.

demás. Israel precisaba ganar la batalla en seguida. Para ello el arma indispensable era *la sorpresa*. Y, a ser exactos, lo hizo con singular maestría. Por eso la batalla del Oriente Medio duró, en realidad, sólo tres días, por lo cual no fué la *batalla de las cien horas,* como también se la ha llamado, sino solamente *la batalla de las setenta y dos*.

Un resumen rápido de su desarrollo nos dirá que el día 5 de junio, a las nueve de la mañana, estallaba la guerra. Cien mil egipcios estaban desplegados en el desierto, ante la frontera de Israel. La línea de operaciones atravesaba, pues, ampliamente la región desértica del Sinaí, inconveniente logístico y estratégico evidente. Trescientos mil hombres tenía Israel sobre las armas, a su vez. Setenta mil integraban la Legión Arabe de Jordania y unos 100.000 sumaban los sirios, desplegados por su parte. La aviación israelita entró inmediatamente en acción. Se empleó en masa, con rapidez y decisión, contra los aeropuertos de Egipto, de Jordania y de Siria. La apertura de las operaciones recuerda a la letra la de 1956, o la de Alemania contra Polonia en 1939. ¡Era preciso batir, antes de nada, la aviación enemiga en su propio nido! ¡Ganada así la batalla aérea, todo lo demás vendría dado, luego, por añadidura! El éxito fué tal, en efecto, que en pocas horas más de 400 aviones árabes fueron destruídos. Un portavoz israelita pudo anunciar así: "Hemos aniquilado las fuerzas aéreas enemigas." Inmediatamente los judíos se lanzaron sobre el desierto de Sinaí, cubierto su cielo ya, mientras enviaban destacamentos aéreos a Sharm el Sheikh para abrir el golfo de Aqaba, bloqueado por los egipcios y la causa ocasional de la guerra. Otras fuerzas israelitas se lanzaron sobre la franja de Gaza. En el frente jordano Israel lanzó tres ataques de diversión. En el sirio se libraron encuentros menos importantes, con ventaja para los judíos.

Al final del *primer día* las fuerzas aéreas árabes estaban batidas; los soldados israelitas, en perfecta conexión, avanzaban triunfales por la península de Sinaí y en Gaza. Se capturó gran cantidad de prisioneros y material árabe. Según los informadores, la batalla aérea había decidido de antemano la suerte de la guerra. Al parecer los jordanos emplearon mal su cintura de radar, por cuanto resultaba cegada a los vuelos bajos de los aviones enemigos, protegidos por el relieve del país. En cuanto al ataque sobre Egipto, la pantalla radar de la defensa estaba orientada hacia el Este, naturalmente, pero la aviación judía atacó por el Oeste, sobrevolando el mar a baja altura, según los informadores.

El *segundo día* de batalla fué el 6 de junio. Sin enemigo aéreo todo parecía sencillo ya. Se alcanzó El Arish, e incluso la llanura donde, en 1956, habían sido ya batidos los egipcios, en plena península de Sinaí. La retirada egipcia, primero ordenada, comenzó a desintegrarse. En el frente jordano, un movimiento envolvente dominó Jerusalén. Por la noche se combatía a las puertas de Belén. Los sirios, a su vez, habían retrocedido, haciendo fuego con su artillería pesa-



He aquí, sucintamente apuntados, los problemas de la paz: 1) ¿Se retirarán de Gaza los judíos?—2) Libertad de navegación por el Canal de Suez.—3) Igualmente por el Estrecho de Tirán y Golfo de Aqaba.—4) Conservación de las colinas que dominan el Mar de Galilea, por los judíos.—5) Régimen futuro de Jerusalén.—6) Retirada de los israelitas de la península de Sinaí y seguridades al efecto.

da. Al finalizar la jornada los judíos habían destruído 200 carros egipcios y estaban a mitad de camino en el desierto de Sinaí; gran parte de Jordania caía de este modo en manos de los israelitas; la Legión Arabe estaba derrotada. La R. A. U. y sus amigos comenzaron a agitar el campo diplomático porque la suerte de la guerra estaba ya decidida. Egipto cierra el canal y niega los suministros de petróleo para ciertos países.

El *tercer día*, el 7 de julio, va a decidirlo todo en realidad. Los judíos llegan hasta el paso de Mitla, a 40 kilómetros al este de Suez, en el extremo meridional del canal. Cien tanques más pierden los egipcios esta misma jornada. Los cañones de los paracaidistas de Shar el Shikh dominan ya el estrecho de Tirán, que sirve de acceso al golfo de Aqaba. Las lanchas torpederas judías, desde Eliat, hacen saltar el bloqueo. Los egipcios tienen orden de retirarse tras del Canal. Jordania abandona la lucha. Egipto dice que seguirá luchando, ¿pero cómo? Pocos días después, la derrota es tan evidente, que Egipto acepta la tregua y Nasser ofrece su dimisión, que luego es retirada. La guerra está ya decidida. A la batalla militar sucede así la batalla política o diplomática, menos cruenta sin duda, pero no menos empeñada.

Material destruído.

De modo fulgurante Israel había mantenido una defensiva maniobrada frente a Siria y Jordania, mientras se había lanzado en masa—la aviación en punta—contra el enemigo principal. Inmediatamente, tras de fulminar a éste, volvió sobre sus otros adversarios, a los que aniquiló. No importó nada la superioridad naval, enorme, de la R. A. U. Los beligerantes tenían fronteras comunes y no hubo tiempo para hacer sentir el peso del poder naval. Tampoco sirvió de nada la superioridad numérica, ni de material, en tierra. La batalla preliminar aérea lo decidió previamente todo. En este ataque inicial y fulgurante varios centenares de aviones rusos fueron destruídos en el suelo; otros tuvieron igual final en el aire. La relación de material perdido, por Egipto, suma 31 bombarderos pesados "TU-16", 29 "Ilyushin 28", de tipo medio, 17 bombarderos de combate "Surkhoi 7", 145 interceptores rápidos de combate "Mig-21", 105 "Mig-17", 8 gigantescos "Antonovs", de transporte; 31 "Ilyushin 14, de transporte igualmente; 16 helicópteros soviéticos MI-6" y "MI-4", más otros varios aviones de diferentes tipos. Todo este material, los 10.000 camiones igualmente perdidos por Egipto, más la aviación y artillería, y carros destruídos de los aliados de la R. A. U. significa una pérdida de más de 60.000 millones de pesetas. Las 20 baterías de cohetes rusos SA-2 fallaron por no estar en estado de alerta.

El secreto del éxito.

La paz ha llegado así, tras de la fulminante victoria de esta batalla de las *setenta y dos horas*. Ahora compete a los políticos restablecer la calma. ¡No parece ello tarea más fácil paradójicamente, sin embargo, que ganar la guerra!

Pero hay algo que debe deducirse como enseñanza esencial de esta guerra decisiva y breve. ¡El triunfo de la técnica! Esto es, de la instrucción; "de la puesta a punto"; del método y de la organización sobre la improvisación. Cuando Federico II de Prusia asombró con su lección de arte militar al mundo a través de la llamada *Guerra de los siete años*, con una simplicidad singular los estadistas de su tiempo se creyeron en el deber de enviar apresuradamente comisiones a Postdam para averiguar el secreto de la victoria. Federico el Grande, para reírse de ellos, hacía desfilar a sus hombres ante la explanada de su palacio, y burlonamente les explicaba que sus éxitos dependían de aquellos ejercicios de parada, que ensimismaban, por otra parte, a los Embajadores. La historia explicó, ciertamente, de otro modo los éxitos del Gran Federico. Los encontraba en la bondad del Ejército, fraguado por el Rey Sargento y que su hijo heredó. En la organización y en la instrucción perfecta. En la disciplina táctica... Ahora no faltan, tampoco, los emisarios a Tel Aviv. La razón del triunfo israelita está claro: superioridad técnica y de instrucción, igualmente, aunque tuvieran inferioridad numérica de armamentos, pero no de calidad. ¡La guerra la gana, hoy, la técnica! ¡He aquí una verdad que conviene no olvidar! ¡Es lección reiterada por la historia moderna!

LA ADMINISTRACION MILITAR Y LA JURISDICCION CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVA

Por FRANCISCO SALVADOR NIVELA
Teniente Coronel Auditor del Aire.

(Trabajo premiado en el XXIII Concurso de Artículos N.ª S.ª de Loreto.)

Propósito.

El tema que vamos a desarrollar en este trabajo requiere de un breve, pero previo, planteamiento.

Se trata, en primer lugar, de poner de relieve, siquiera sea a base de grandes pinceladas, cómo la «Administración militar», si bien no constituye un género distinto de la civil (1), ostenta, sin embargo, respecto de ésta, una auténtica «especialidad».

Sentada esta premisa previa, que nos servirá a manera de ambientación del tema, entraremos en el estudio de lo que pudiéramos decir constituye la idea matriz de nuestro empeño, a saber, el hacer resaltar lo más gráficamente posible, cómo esa especialidad de la «Administración militar» repercute en el ámbito propio de la Jurisdicción contencioso-administrativa, operando en un doble sentido:

— De una parte, excluyendo del conocimiento revisorio de dicha Jurisdicción determinadas decisiones del Gobierno que afecten a la «defensa del territorio nacional», al «Mando» y a la «Organización militar»; y

— De otra, no permitiendo la interposición de recursos contencioso-administrativos ante el Tribunal Supremo contra algunos de sus «actos administrativos», en los casos taxativamente señalados por el legislador, cuestiones ambas que, pese a su indiscutible interés doctrinal y práctico, no ha sido objeto, a nuestro juicio, del debido estudio por parte de quienes, de una u otra forma, estamos implicados en esta Administración.

He aquí, pues, planteado en sus líneas generales el propósito que nos anima al abordar este trabajo y anticipado al lector lo que de interés pueda tener para él, si decide detener en estas líneas su atención.

I

La «especialidad» de la Administración militar.

Aun cuando la Administración del Estado actúa con personalidad jurídica «única», proclamada en el artículo 1.º de su Ley de Régimen Jurídico, ello no impide que en el conjunto de Organos jerárquicamente ordenados que la constituyen pueda distinguirse una Administración civil y una militar, a manera de dos brazos o ramas de aquel tronco único y común.

No entra en nuestro ánimo, ni tendría utilidad al fin último de este trabajo, detenernos en disquisiciones doctrinales ni sobre la diferenciación histórica entre ambas Administraciones (2), ni respecto de su actual delimitación conceptual.

---

(1) Así lo afirmó el señor López Rodó en su discurso ante las Cortes al defender el Proyecto de Ley de Procedimiento Administrativo, en la sesión del día 15 de julio de 1958.

(2) Históricamente, Administración civil y militar anduvieron separadas. En la antigua Roma, la primera actuaba dentro de sus murallas, mientras que la militar ejercía su «imperium» fuera de ellas, en los territorios sometidos a su dominio.

Nosotros partimos de la existencia, dentro de nuestra organización del Estado, de una «Administración militar», no en el sentido lato que antaño se le dió a esta expresión (3), sino en el genérico de una «actividad administrativa» que, al igual que la civil, se halla encomendada a unos determinados Departamentos ministeriales—los Ministerios del Ejército, Marina y Aire—que, junto con el resto de los enumerados en el artículo 3.º de la citada Ley de Régimen Jurídico, integran la Administración Central.

Así enfocado el tema, esto es, contemplando en su realidad fáctica y jurídica a la «Administración militar», únicamente nos proponemos en esta primera parte dejar claramente sentada su «especialidad», pues ello nos auxiliará en el planteamiento del problema «Administración militar» y «Jurisdicción contencioso-administrativa» que, repetimos, constituye el objetivo final de este trabajo.

Anticipémonos a proclamar que la «especialidad» de nuestra Administración arranca de su propio concepto:

Para A. Guaita (4) se puede distinguir en el concepto de «Administración militar» un sentido objetivo y otro subjetivo. En sentido objetivo, la define como el sector de la actividad de la Administración «que provee a la seguridad y defensa exterior e interior del Estado». Y, en sentido subjetivo, como el conjunto de órganos públicos cuya competencia estriba y consiste, fundamentalmente y de modo excluyente, «en la realización de aquella defensa».

Por su parte, el General López-Muñiz (5) la define como la «actividad que el Estado desarrolla para garantizar la defensa de su soberanía y la integridad e independencia del territorio nacional». El uso, sin embargo, nos dice el propio autor, ha consagrado el empleo de dicha voz para significar «el conjunto de conocimientos y actividades encaminadas a organizar y preparar la Nación para la guerra».

Cualquiera de estas definiciones es útil a nuestro empeño, pues, a través de ellas, podemos intuir la «especialidad» de la «Administración militar» en una triple dimensión:

A) En cuanto a su «fin».

Mientras el objeto de la Administración civil es la prestación de «servicios públicos», la militar provee a un solo y trascendente fin: la defensa nacional (6).

Sin entrar en la polémica administrativa de si la defensa nacional es o no un «servicio público» (7), pues ello nos desviaría del eje de marcha de nuestro trabajo, es lo cierto que, mediante la salvaguarda de aquélla, la «Administración militar» hace posible a la civil el cumplimiento de su misión, indiscutible realidad que ha llevado a reconocer a más de un tratadista de Derecho administrativo que, si bien los Ministerios militares no prestan directamente servicios públicos, cooperan a su satisfacción mediante el mantenimiento de la paz que permite su normal desenvolvimiento.

El «fin», por tanto, asignado por el Estado a la «Administración militar» impregna, como seguidamente veremos, de «especialidad» a su actuación.

B) En cuanto a sus «órganos».

La defensa nacional requiere y exige para ser efectiva de unas Fuerzas Armadas, esto es, de unos Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, cuya presencia constituya la mejor garantía para su seguridad interior y exterior.

Ahora bien; estos Ejércitos son, de por sí, instituciones nacionales que se rigen por sus Leyes y disposiciones especia-

---

(3) La Ley Constitutiva del Ejército, de 29 de noviembre de 1878, enumeró entre las Armas, Cuerpos y Servicios a la «Administración militar».

(4) «Administración Pública y Defensa Nacional». Madrid, 1961.

(5) «Diccionario Ilustrado de la Guerra».

(6) La reciente «Ley Orgánica del Estado» dice en su artículo 37 que: «Las Fuerzas Armadas de la Nación, constituídas por los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire y las Fuerzas de Orden Público, garantizan la unidad e independencia de la Patria, la integridad de sus territorios, la seguridad nacional y la defensa del orden institucional.»

(7) Para A. Guaita, la defensa nacional es un caso típico de servicio «uti universi», en cuanto que el destinatario del mismo es la colectividad, globalmente considerada, y no unos determinados particulares.

les (8) en todo lo relativo a su Organización, Mando y Jerarquía. Y ello, como es lógico suponer, provoca la consiguiente «especialidad» de la «Administración militar» por cuanto en ella hay que distinguir: de una parte, una neta «actividad administrativa», que es la que desarrollan los Ministerios del Ejército, Marina y Aire como órganos de la Administración Central y que se irradia por la periferia a través de las Autoridades militares respectivas (9); y de otra, una acción de Mando, organización y disciplina de los Ejércitos, ejercida por los propios Ministerios castrenses y Autoridades mencionadas, en el ámbito de sus respectivas competencias, la cual no se encuadra en el marco jurídico de aquella actividad administrativa, sino que se rige por las Leyes orgánicas y disposiciones especiales de los mismos (10).

Esta distinción fué claramente advertida por el legislador al elaborar la vigente Ley de Procedimiento Administrativo, pues al defender el señor López Rodó el Proyecto de Ley ante las Cortes (11) dijo: «No se olvide que al hablar de procedimiento se hace referencia al que regula la actividad administrativa de los Ministerios, no, naturalmente, a la organización, disciplina ni acción de los Ejércitos que, como es lógico, se rigen y han de regirse por sus propias Leyes especiales.... No se trata, pues, de aplicar una Ley de Procedimiento a los tres Ejércitos, sino a la actividad que desarrollan sus respectivos Departamentos ministeriales, en cuanto órganos de la Administración Central».

(8) Artículo 1.º de la Ley Adicional a la Constitutiva del Ejército, de 19 de julio de 1889: «El Ejército constituye una Institución nacional regida por Leyes y disposiciones especiales...»

(9) El artículo 7.º de la Ley de Conflictos Jurisdiccionales, de 17 de julio de 1948, reformada por la de 8 de junio de 1957, atribuye a los Capitanes Generales de Región Militar y de Departamento Marítimo y a los Generales Jefes de Región y Zona Aéreas el concepto de «Autoridades administrativas» como representantes de los diversos ramos de la Administración del Ejército, Marina y Aire. Ver también el artículo 45 del Código de Justicia Militar.

(10) El artículo 21 de la Ley de Régimen Jurídico advierte que: «Los Ministerios del Ejército, Marina y Aire se regirán, en lo que afecta a su Organización, Mando y Jerarquía, por sus disposiciones especiales...»

(11) Citado en la Nota 1.

No se ocultará al lector que esta doble vertiente actuacional, además de constituir una acusada «especialidad» de la «Administración militar», ha de tener honda repercusión cuando se trate de someter a revisión ante la Jurisdicción contencioso-administrativa su actividad.

C) Respecto del «estatuto jurídico» propio de esta Administración.

Fácil es suponer que en razón al fin y a la singularidad de sus órganos de actuación, el legislador haya tenido que dotar de un marco jurídico especial a la «Administración militar».

Sin pretender realizar un estudio exhaustivo de este estatuto, pues ello desbordaría los límites del presente trabajo, vamos a intentar dar al lector una visión panorámica del mismo, a base de poner simplemente de relieve sus perfiles más acusados que, a nuestro juicio, se pueden resumir así:

1) En el estatuto jurídico de la «Administración militar» resalta, en primer lugar, lo que los administrativistas denominan su «autarquia», esto es, la facultad legal de proveerse a sus propias necesidades orgánicas y funcionales con independencia de la civil (Jurisdicción y Tribunales propios, Academias, Escuelas y Centros de enseñanza militar de cada Ejército, Industrias militares, etc.).

2) El régimen jurídico específico de su «personal militar» (12), y hasta el del civil a su servicio, funcionario o no (13), dadas las peculiaridades de los Departamentos en que cumplen sus cometidos.

3) La normativa aplicable a su «procedimiento administrativo», es decir, a la actividad de esta naturaleza que desarrollan los Departamentos militares, «salvo en lo que afecta a la organización, mando y jerarquía de los Ejércitos» (14).

(12) Consagrado en el artículo 49 de la Ley de Régimen Jurídico. Ver también las recientes Leyes 113 y 112/1966, de 28 de diciembre, sobre sus «retribuciones» y «derechos pasivos».

(13) Ver: Ley 103/1966, de 28 de diciembre, y el Decreto de 20 de febrero de 1958, relativos a este «personal civil», Funcionario y No Funcionario.

(14) Artículo 1.º del Decreto 1408/1966 («Boletín Oficial del Estado» núm. 146), adaptando la Ley de Procedimiento Administrativo a los Departamentos militares, y Disp. Final 2.ª

4) Finalmente, la «adaptación» que en muchos casos ha de experimentar la legislación general para su aplicación por la «Administración militar», y la no aplicación en la misma de determinadas disposiciones por razones de defensa nacional (15).

Creemos que este rápido bosquejo acerca de la «especialidad» de la «Administración militar» será suficiente para que entremos ya, sin más dilación, en el estudio de nuestro principal empeño, a saber, cómo opera esa especialidad al entrar en contacto con el ámbito propio de la Jurisdicción contencioso-administrativa.

II

Cómo repercute la «especialidad» de la administración militar en el ámbito propio de la Jurisdicción contencioso-administrativa.

La rúbrica que antecede, anticipa al lector cuál va a ser el objetivo de esta segunda parte, sobre el que, séanos permitida, una brevísima digresión:

El artículo 1.º de la Ley reguladora de la Jurisdicción contencioso-administrativa (16), al atribuir a ésta el conocimiento de las pretensiones que se deduzcan en relación «con los actos de la Administración pública sujetos al Derecho administrativo y con las disposiciones con categoría inferior a la Ley», viene a proclamar «ab initio» una vinculación entre Administración pública y Jurisdicción contencioso-administrativa (17) en cuanto que, para tener acceso a esta Jurisdicción, es requisito «sine qua non» que el acto impugnado proceda de un órgano encuadrado en dicha Administración.

Pues bien; como quiera que la «Administración militar» es uno de los brazos o ramas de aquella Administración, es incuestionable, y de tal principio hay que partir, que los «actos» que de la misma emanen quedan sujetos al control revisional de la JCA, o lo que es lo mismo, son impugnables en vía contencioso-administrativa ante el Tribunal Supremo.

Es lógico que sea así, ya que, como dice la Exposición de Motivos de la LJ, «únicamente a través de la Justicia, a través de las normas y principios del Derecho, es posible organizar la sociedad y llevar a cabo la administración del Estado moderno». La JCA constituye, en definitiva, una última y segura garantía «no sólo para el administrado, sino para la propia Administración» (18).

Sin embargo, aquel principio apuntado no puede predicarse de una manera absoluta, en cuanto que la «especialidad» de la «Administración militar» impone muy particulares excepciones en su aplicación. Veamos:

A) *La "defensa nacional" y el "mando y organización militar".*

He aquí el primer gran sector, esencialmente vinculado a la «Administración militar», que el legislador excluye expresamente del ámbito propio de la JCA. En efecto; el artículo 2.º de la LJ dice textualmente:

«Art. 2.º No corresponderán a la Jurisdicción contencioso-administrativa:

b) Las cuestiones que se susciten en relación con los actos políticos del Gobierno, como son los que afectan a la *defensa del territorio nacional,* relaciones internacionales, seguridad interior del Estado y *mando y organización militar,* sin perjuicio de las indemnizaciones que fueran procedentes, cuya determinación sí corresponde a la Jurisdicción contencioso-administrativa.

Por consiguiente, los «actos políticos» del Gobierno que afecten a esas tres materias castrenses subrayadas, aun cuando puedan suscitar cuestiones, son «prima fa-

---

(15) Por ejemplo: Artículo 107 de la Ley de Expropiación Forzosa; Decreto-Ley de 27 de julio de 1959, sobre inversiones de capital extranjero en las empresas españolas, que excluye de su ámbito a las industrias relativas a la defensa nacional.

(16) De 27 de diciembre de 1956, en lo sucesivo LJ.

(17) En lo sucesivo la designaremos con la sigla JCA.

(18) Trujillo, Quintana y Bolea. «Comentarios a la Ley de lo Contencioso-administrativo». Ediciones Santillana. Madrid.

cie» infiscalizables ante esta Jurisdicción (19).

Sin duda no se ocultará a la intuición del lector que la parquedad de expresión del legislador al aludir tan genéricamente a esas tres materias castrenses—defensa nacional, mando y organización militar—puede plantear las consiguientes dudas respecto qué cuestiones sí y cuáles no se encuentran comprendidas en ellas. Efectivamente, así es, por cuanto como reconocen los comentaristas de la LJ, el legislador se limita a enunciar las «materias irrecurribles», pero deja sin concretar «su objeto o contenido propio».

Hay que acudir, pues, a la Jurisprudencia para, a través de sus pronunciamientos, venir en conocimiento de qué se entiende por el Tribunal Supremo «actos políticos» del Gobierno que, por afectar a la defensa nacional, al mando o a la organización militar, son infiscalizables ante la JCA. De entre las sentencias compulsadas (todas ellas dictadas con posterioridad a la vigente LJ), podemos deducir la siguiente doctrina:

1) Han de tratarse de verdaderos «actos políticos», es decir, de decisiones «adoptadas en el seno del Gobierno, concebido como unidad de conjunto». Tal es la doctrina sentada respecto de dichos actos, a partir de la interesante Sentencia de 18 de febrero de 1963, Sala 4.ª (20).

2) Tales decisiones han de afectar a las materias castrenses indicadas de un modo «trascendente», es decir, han de tener una naturaleza «política».

3) A «sensu contrario» no merecen tal calificación las resoluciones de los Departamentos militares que, sin ser adoptadas por el «Gobierno», contemplan pretensiones o situaciones particulares de los interesados.

Así, la Jurisprudencia ha declarado «inadmisibles», de conformidad con el apartado b) del artículo 2.º de la LJ, los recursos contencioso-administrativos interpuestos en los casos siguientes:

— Constituye «acto político» del Gobierno, en cuanto afecta a la organización militar de la Armada, la Orden acordada en Consejo de Ministros, a propuesta del de Marina, disponiendo el pase del recurrente a la Escala de Tierra, al estimar no reunía condiciones para el mando de buques de la Escuadra (S.ª de 16 de mayo de 1960, Sala 5.ª).

— Afecta a la «organización militar» y, por ende, son ajenas a la competencia de la JCA, las cuestiones relativas al ascenso del personal de la Escala de Tierra del Arma de Aviación, promovidas por los interesados al amparo del Decreto de 24 de noviembre de 1939, después de promulgada la Ley de 15 de julio de 1952 (S.ª de 22 de marzo, 17 de abril y 30 de mayo de 1958, Sala 5.ª).

— Demandándose por el recurrente «la promoción de disposiciones que afectan a la organización militar», resulta incompetente para ello la JCA (S.ª de 10 de marzo de 1964, Sala 5.ª).

En cambio, no se ha aplicado tal excepción, pese a invocarla el Abogado del Estado, en los recursos siguientes:

— No es acto político del Gobierno, ni afecta al mando ni a la organización militar el hecho de que el Consejo Superior de la Armada clasificase a determinados

(19) Sobre el concepto de los «actos políticos» puede verse: Sánchez Agesta. «Concepto jurídico del acto político». I. E. Reus. 1959.—A. Guaita. «Actos políticos y justicia administrativa». Universidad de Santiago, 1960.—García de Enterría. «La lucha contra las inmunidades del Poder en el Derecho administrativo». R. A. Pública núm. 38.

Véase también la Exposición de Motivos de la LJ acerca de esta exclusión de los «actos políticos», por ser esencialmente distintos de los «administrativos».

(20) Aun cuando la Jurisprudencia fué, en principio, vacilante respecto a la concreción del Organo emisor para que el acto pueda ser calificado subjetivamente de «acto político», pues la S.ª de 18 de julio de 1959 (Sala 5.ª) estimó como tal una Orden de la Presidencia del Gobierno aisladamente adoptada; y la S.ª de 10 de noviembre de 1959 (Sala 5.ª) dió igual calificación a una Orden emanada del Ministerio del Aire, de 27 de diciembre de 1958, convocando un Curso de Estado Mayor, por estimar que la selección de este personal corresponde a la potestad de «organización militar»; sin embargo, a partir de dicha S.ª de 18 de febrero de 1963 (Sala 4.ª) la doctrina jurisprudencial es terminante exigiendo, con un evidente criterio restrictivo, que el organismo emisor de la decisión «lo ha de ser el Gobierno, concebido como unidad de conjunto», es decir, los Ministros presididos por el Jefe del Estado.

La trascendencia de esta doctrina, por evidente, no requiere de mayor ponderación.

Coroneles para el ascenso al Generalato. (Sentencia de 11 de octubre de 1961, Sala quinta) (21).

— No afecta a la defensa nacional ni al Mando militar, el destino de un Comandante Interventor a un Servicio Regional, amén de que el acto impugnado no fué adoptado por el Gobierno (S.ª de 7 de abril de 1960, Sala 5.ª).

— No puede calificarse de cuestión política, a los efectos del apartado b) del artículo 2.º de la LJ, la pretensión del recurrente de ser ascendido a Coronel Auditor de la Escala Complementaria. (Sentencia de 5 de octubre de 1961, Sala 5.ª).

B) *Actos administrativos emanados de la "Administración militar" que no son recurribles ante la Jurisdicción contencioso-administrativa.*

Se trata, concretamente, de los supuestos contemplados por el legislador en los apartados c), d) y f) del artículo 40 de la LJ.

En ellos, se alude a verdaderos «actos administrativos» dimanantes de la «Administración militar» que, como tales, serían perfectamente fiscalizables por la JCA, a tenor del artículo 1.º de su LJ; sin embargo, el legislador no permite la interposición de recursos contencioso-administrativos contra los mismos, en razón a la propia «especialidad» de nuestra Administración que opera con efecto «excluyente» al entrar en contacto con el ámbito de dicha Jurisdicción.

Analicemos seguidamente cada uno de tales supuestos:

1. «Ascensos» y «recompensas» a Jefes, Oficiales y Suboficiales de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire «por merecimientos contraídos en campaña y hechos de armas» (apartado c) del artículo 40 LJ.

El legislador contempla aquí unos «determinados» ascensos y recompensas, es decir, los que se otorgan por los Ministerios militares con arreglo a los respectivos «Reglamentos de Recompensas en tiempo de guerra» (22), pues es incuestionable que la «Administración militar» ha de obrar en estas concesiones con la más absoluta discrecionalidad, puesto que se trata de apreciar «merecimientos contraídos en campaña y hechos de armas», incompatible con cualquier control jurisdiccional posterior. No así, cuando se trata de ascensos de Jefes, Oficiales y Suboficiales en régimen ordinario, o de recompensas que no tengan tan específica causa de concesión (23).

La Jurisprudencia del Tribunal Supremo nos confirma esta distinción, puesto que:

1.1. Viene conociendo de cuantos recursos contencioso-administrativos se interponen por Jefes, Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Armadas, en materia de «ascensos» en régimen normal (la Jurisprudencia es copiosísima).

1.2. Ha rechazado los recursos demandando la «Medalla Militar Individual» (S.ª de 7 de junio de 1961, Sala 5.ª) y la «Medalla de Marruecos» (S.ª de 24 de marzo de 1960, Sala 5.ª), al fundamentarse «en merecimientos contraídos en campaña».

1.3. En cambio, ha admitido los recursos interpuestos contra denegaciones de la «Medalla de Sufrimientos por la Patria», por accidentes ocurridos en actos de servicio (Sentencias de 10 de mayo de 1958, 29 de octubre y 16 de diciembre de 1965; y 30 de junio de 1966, Sala 5.ª); contra denegaciones de la «Cruz del Mérito Militar» y de la «Cruz del Mérito Aeronáutico»

---

(21) Esta Sentencia es anterior a la promulgación por Marina de la Ley 168/65, de 21 de diciembre («B. O. E.» núm. 306), la cual, como más adelante veremos, excluye expresamente del recurso contencioso-administrativo las decisiones que, en el ejercicio de sus funciones, adopte el Consejo Superior de la Armada.

(22) Véase el Reglamento del E. de Tierra (Ley de 14 de marzo de 1942), aplicable al Aire (Ley de 18 de junio de 1942) y el de la Armada (R. Decreto de 19 de octubre de 1921).

(23) Lo limitado de este trabajo nos impide citar la legislación sobre ascensos en régimen normal en los tres Ejércitos, ni la de recompensas actualmente vigente.

solicitadas al amparo de los Decretos de 31 de enero de 1945, 21 de octubre de 1954 y 31 de diciembre de 1959 (Sentencias de 16 de diciembre de 1965 y 10 de noviembre de 1966, Sala 5.ª, respectivamente); y, asimismo, contra denegaciones de la «Cruz de la Constancia en el Servicio», pronunciadas por el Ministerio del Aire (S.ª de 20 de enero de 1964, Sala 5.ª), y por el Ministerio del Ejército (S.ª de 16 de febrero de 1966.)

2. Resoluciones que recaigan en expedientes gubernativos seguidos a Oficiales, Suboficiales y Clases de Tropa o Marinería, «con arreglo al artículo 1.011 y siguientes del Código de Justicia Militar» (apartado d) del artículo 40 LJ).

Las OO. MM. que pongan fin a dichos expedientes, decretando la separación del servicio del expedientado, no son recurribles ante la JCA, ya que la estimación por el Mando militar de si es o no perjudicial la continuación del interesado en el servicio de las armas, excluye, por su propia esencia, todo otro control jurisdiccional posterior (24).

3. Resoluciones que tengan origen «en otros procedimientos establecidos por el mismo Código» (apartado d) del artículo 40 de la LJ).

Contempla aquí el legislador los siguientes procedimientos regulados en el Código de Justicia Militar.

3.1. El procedimiento de los «Tribunales de Honor» (arts. 1.025 al 1.046), ya que las Resoluciones de los Ministerios militares, decretando la separación del servicio y baja del residenciado, no son susceptibles de recurso alguno (S.ª de 19 de abril de 1960.)

3.2. El procedimiento para la invalidación de notas desfavorables (artículos 1.047 al 1.060), dado el carácter de «gracia» que ostentan las solicitudes o propuestas de invalidación.

4. Resoluciones que se refieran a «postergaciones impuestas reglamentariamente» (apartado d) del artículo 40 de la LJ).

Aquí el legislador no hace sino recoger la exclusión de todo recurso que, con antelación a la vigente LJ, habían ya proclamado las disposiciones castrenses reguladoras de la «postergación» de Jefes, Oficiales, Suboficiales y asimilados (25), ya que ésta es una situación militar prevista en el Decreto de 12 de marzo de 1954, común para los tres Ejércitos, a la que se pasa como consecuencia de «calificaciones desfavorables» en que pueda incurrir en su vida profesional el militar, materia no apta tampoco de ser fiscalizada por la Jurisdicción que nos ocupa.

5. Finalmente, aquellos «actos que se dicten en virtud de una Ley que expresamente les excluya de la vía contencioso-administrativa» (apartado f) del artículo 40 de la LJ).

Todos los comentaristas de la LJ coinciden en afirmar que este apartado f) de su artículo 40, en cuanto que impide la interpretación de recursos contencioso-administrativos contra aquellos actos que se dicten en virtud de una Ley que expresamente los haya excluído de tal recurso, es el que tiene más trascendencia de todos los supuestos contemplados por dicho artículo, ya que si a través de Leyes se van cercenando los límites de la JCA, se corre el evidente riesgo de disminuir el alcance y finalidad que en un Estado de Derecho tiene esta Jurisdicción.

Sin embargo, la Jurisprudencia, forzoso es consignarlo, viene mostrándose particularmente «restrictiva» en la aplicación de este apartado por cuanto, de una parte, exige que la exclusión del recurso contencioso-administrativo venga impuesta por Ley (o por Decreto-Ley, según la Senten-

(24) La Jurisprudencia, sin embargo, aun reconociendo que a la JCA le está vedado entrar a conocer sobre tales resoluciones, ha entendido, no obstante, que ostenta facultades para «examinar y velar por la pureza del procedimiento, por ser éste de orden público» (S.ª de 10 de mayo de 1960).

(25) Ver: Decretos de 28 de septiembre de 1951, 16 de noviembre de 1951 y 1 de julio de 1965.

cia de 4 de mayo de 1963); y, de otra, que ha de constar con toda claridad que la vía que se excluye sea la contencioso-administrativa, ya que la expresión «sin ulterior recurso» utilizada frecuentemente en las disposiciones administrativas, carece de eficacia a estos efectos (S.ª de 26 de enero de 1960, entre otras). No obstante, esta doctrina ha sido objeto de una importante excepción, como seguidamente veremos, tratándose del «Reglamento de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo», aprobado por Decreto de 25 de mayo de 1951.

Examinemos a continuación qué «actos» emanados de la «Administración militar» están excluídos del recurso contencioso-administrativo por aplicación de este apartado f) del artículo 40 de la LJ.

5.1. Los Acuerdos de la Asamblea de la «Real y Militar Orden de San Hermenegildo», sobre ingresos, ascenso y permanencia en la Orden.

Tanto la Ley de la Jurisdicción contencioso-administrativa de 22 de junio de 1894 como el Texto refundido de 8 de febrero de 1952, excluyeron expresamente del recurso contencioso-administrativo las resoluciones consultadas por el Consejo Supremo de Justicia Militar, como Asamblea de las Ordenes Militares de San Hermenegildo y San Fernando.

Al no recogerse en la vigente LJ tal exclusión en su artículo 40 que estamos comentando, la doctrina entendió que dichas resoluciones había que entenderlas sometidas al control revisional de esta Jurisdicción.

No lo ha entendido así el Tribunal Supremo. Pese a que el Reglamento de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo fué aprobado por Decreto de 25 de mayo de 1951, la prohibición impuesta por su artículo 41 de no caber recurso en vía contencioso-administrativa contra las resoluciones de su Asamblea, hace «inadmisibles», según la Jurisprudencia, los interpuestos por los interesados, dado lo dispuesto en el apartado f) del artículo 40 de la LJ, añadiendo, por otra parte, que se trata de resoluciones que revisten una naturaleza especial militar en cuanto disciernen conductas en el servicio de las armas con el más acrisolado honor militar, que han de ser consultadas con S. E. el Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos, en su calidad de Jefe y Soberano de la Orden, lo cual excluye a sus actos de toda revisión jurisdiccional (26) (27).

5.2. Las resoluciones de los Ministerios militares, acordando la expulsión o baja de las Clases de Tropa o Marinería «que no tengan reconocido en propiedad su empleo».

La imposibilidad de interponer recurso contencioso-administrativo contra dichas resoluciones, fué expresamente proclamada por la Ley de 30 de julio de 1959, y ha sido confirmada por la Jurisprudencia (Sentencias de 18 de mayo y 30 de junio de 1960.)

5.3. Las decisiones del «Consejo Superior del Ejército», en materia de clasificación e inclusión en los cuadros de elección para el ascenso al Generalato, de acuerdo con la Ley de 19 de abril de 1961 («Boletín Oficial del Estado» núm. 96.)

El artículo 17 de dicha Ley expresamente dispone que: «Contra las decisiones del Consejo Superior del Ejército en el ejercicio de las funciones que le atribuye esta Ley, no se dará recurso alguno, y quedan también excluídas dichas decisiones de la vía contencioso-administrativa». Por consiguiente, la «inadmisibilidad» por aplicación del apartado f) del artículo 40 de la LJ es bien manifiesta.

5.4. Las decisiones del «Consejo Superior de la Armada», en uso de las facultades que le concede la Ley de 21 de diciembre de 1965 («Bo-

---

(26) SS.ª de 17 y 24 de enero, 7 de febrero, 27 de marzo, 28 de abril y 19 de mayo de 1961, y muy particularmente la S.ª de 8 de marzo de 1963.

(27) Ello, no obstante, la S.ª de 26 de enero de 1960, Sala 5.ª, conoció de un recurso contra Acuerdo de la Asamblea de la Orden en que se «denegó el abono de un determinado tiempo» al recurrente. Y la S.ª de 7 de diciembre de 1960, Sala 5.ª, parece distinguir la naturaleza de los Acuerdos, admitiendo el recurso contra los que se refieran a «materia puramente económica».

letín Oficial del Estado» número 306), sobre clasificación de Vicealmirantes, Contralmirantes, Generales, Capitanes de Navío y Coroneles, para el ascenso al empleo inmediato.

También el artículo 5.º de dicha Ley prevé: «Contra las decisiones del Consejo Superior de la Armada en el ejercicio de las funciones que le atribuye esta Ley, no se dará recurso alguno, incluído el contencioso-administrativo». Mediante esta exclusión por «Ley», entra en juego el apartado f) del artículo 40 de la LJ y se evita que puedan interponerse recursos contencioso-administrativos contra las decisiones de este Consejo, como ocurrió con el que fué objeto de la S.ª de 11 de octubre de 1961, Sala 5.ª, a que aludimos en la Nota 21 de este trabajo (28).

5.5. Las resoluciones que recaigan en solicitudes promovidas al amparo del Derecho de Petición regulado en la Ley de 22 de diciembre de 1960 y Decreto de 18 de enero de 1962, que dió normas para su ejercicio por el personal de las Fuerzas Armadas.

La S.ª de 22 de febrero de 1965, Sala Quinta, declara tales resoluciones excluídas del recurso contencioso-administrativo por imperativo del apartado f) del artículo 40 de la LJ.

Por lo que respecta a las decisiones que adopten los Ministros militares en materia de reclamaciones formuladas por el personal no funcionario dependiente de sus respectivos Establecimientos militares, regidos por la Reglamentación Nacional de 20 de febrero de 1958, si bien su artículo 90 declara que contra aquéllas «no se dará ulterior recurso ante la Jurisdicción de Trabajo, ni cualquier otra ordinaria o especial; sin embargo, es lo cierto que el Tribunal Supremo en S.ª de 26 de noviembre de 1963, Sala 4.ª, no ha entendido tal exclusión comprendida en el apartado f) del artículo 40 de la LJ, al ostentar dicha Reglamentación rango de Decreto y exigirse por aquél que sea una «Ley» la que expresamente excluya la materia de la vía contencioso-administrativa, doctrina que, a nuestro juicio, no ha valorado debidamente la entidad del problema, ya que en tales decisiones se resuelven, en definitiva, «cuestiones laborales» derivadas de la relación de trabajo entre Establecimiento militar y personal contratado, los cuales, por su propia naturaleza y contenido, se hallan, en todo caso, fuera del ámbito de la JCA por expresa declaración contenida en el apartado a) del artículo 2.º de su LJ.

Advertiremos, finalmente, que las decisiones de las «Asociaciones Mutuas Benéficas» de los tres Ejércitos e Institutos armados no son recurribles en vía contencioso-administrativa, según reiterada Jurisprudencia (SS.ª de 16 de junio de 1964 y 18 de enero y 26 de octubre de 1965. Sala 5.ª), al no ser aquéllas Organos de la Administración ni estar sujetos sus actos al Derecho administrativo.

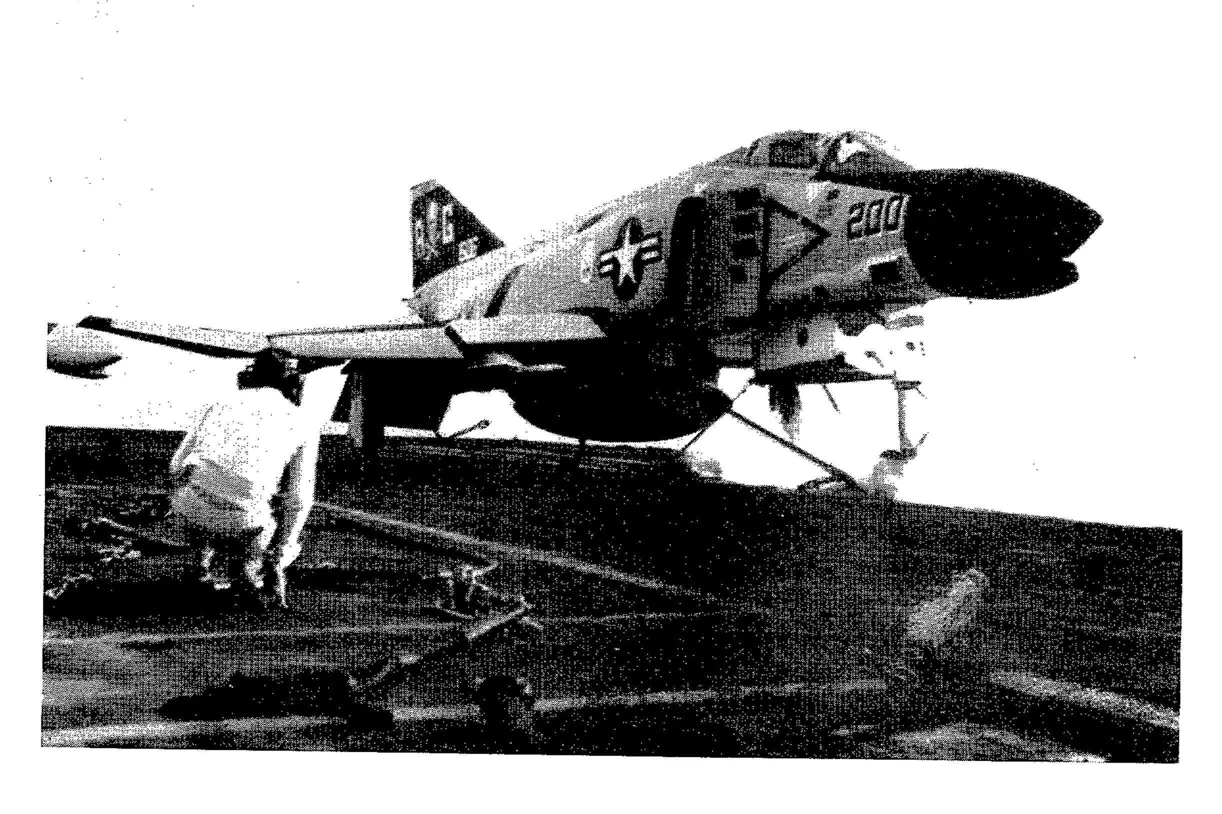
* * *

El tema no queda agotado con cuanto antecede; pero dentro de los límites impuestos por la concreta extensión de este trabajo, creemos que podrá servir de modesta aportación al estudio más profundo y ambicioso de la problemática aparejada a la «especialidad» de nuestra «Administración militar».

---

(28) Por lo que se refiere al «Consejo Superior Aeronáutico», ni la Ley de 17 de julio de 1948 («Boletín Oficial del Estado» núm. 200), que determina sus facultades para la clasificación de los Generales y Coroneles que deban cubrir las vacantes en los empleos superiores, ni el Decreto de 24 de enero de 1958 («B. O. E.» núm. 29) sobre sus facultades para la designación de los Coroneles que hayan de asistir a los cursos de aptitud para el ascenso a General, ni el Decreto de 18 de agosto de 1959 («B. O. E.» número 204), que regula el procedimiento para la adopción de sus acuerdos, contienen una prohibición expresa de interposición de recursos contra las decisiones que adopte en uso de sus mencionadas facultades.

Nos limitamos a consignar tal circunstancia, que creemos digna de meditación, sobre todo a la vista de las «Leyes» dictadas por Tierra y Marina, excluyendo expresamente la «vía contencioso-administrativa» contra las decisiones de sus respectivos Consejos Superiores (tal como exige el apartado f) del artículo 40 de la LJ), ya que el estudio jurídico de la legislación apuntada y de sus consecuencias prácticas desbordaría los concretos límites de este trabajo.



CON LA VI FLOTA EN EL MEDITERRANEO

Por JOSE MINGUILLON VIDAL
Capitán Ayudante de Ingenieros Aeronáuticos.

II

La visita al «Independence».

Como les prometí, hoy hablaremos del «Independence». Para ello, lo mejor sería trasladarles la magnífica y detallada conferencia que en el «briefing» de Puente de Mando nos dió su Comandante, el Capitán de Navío John P. Fox. Pero confieso mi incapacidad a tal efecto, entre otras razones, porque no tengo la transcripción literal de la misma, ni los conocimientos y competencia de tan ilustre marino, ni siquiera conservo la profusión de fotografías que él utilizó en su disertación. Por todo esto, y porque no quiero causarles la más mínima molestia, les ruego se conformen con un breve resumen informativo de aquella charla y con lo que buenamente puedan sacar de mi torpe condición de «cicerone» en la visita imaginaria que efectuaremos de inmediato por las distintas dependencias del barco.

Lo de las molestias, pronto lo comprenderán. Vayamos, pues, al extracto de lo que nos dijo el Comandante Fox.

El «Independence», además de un moderno aeródromo, con cerca de cien avio-

nes de dotación, es una ciudad flotante de unos cuatro mil quinientos habitantes, que dispone de todas las instalaciones necesarias en una aglomeración urbana de ese volumen, desde un hospital hasta lujosas cafeterías, incluídos estudios de televisión, bibliotecas, cine, una planta potabilizadora de agua del mar, iglesias, periódico, etc.

Yo recorrí el barco en sus tres dimensiones varias veces y conservo todavía en mi cuerpo bastantes agujetas y moraduras de las que suelen producirse, por falta de costumbre, cuando se suben y bajan estrechas escaleras, se recorren kilómetros y kilómetros de interminables pasillos, se franquean angostas puertas y se tropieza con todo aquello que sobresale más de dos centímetros del suelo, techo o paredes. He aquí mi preocupación por no molestarles y el motivo de haber sustituído tan fatigoso paseo por una simple crónica descriptiva. Eso sí, les ruego que a cambio, pongan ustedes un poco de imaginación y de orden en el relato, porque mi fuerte no es la Literatura.

Para que vean mis buenas intenciones trataré también de que no pasen una noche a bordo, sobre todo si no están habituados a la vida marinera y muy particularmente a la de la Armada, porque después de lo que yo no dormí, tengo la convicción de que la ingeniería naval es una difícil técnica, en la que tras muchos años de estudio, se consigue situar un camarote—o al menos ocurrió con el mío—, debajo de una hormigonera, a la derecha de una apisonadora y encima de un compresor neumático de los que se dedican a romper el pavimento de las calles. En el local recayente a la cabecera de la cama, pura coincidencia, estaba la carpintería. La sierra mecánica alternó, durante toda la noche, con los martillazos, a un ritmo y con un vigor tan extraordinarios que llegué a dudar si el «Independence» corría grave peligro de hundimiento y se había dado la orden de construir el Arca de Noé para salvarnos. Pero esto no es todo: la Construcción Naval se complementa, como la Arquitectura, con el Arte Decorativo y el empleo de buenos materiales. Mi lavabo, por ejemplo, era muy bonito, de acero inoxidable, con una grifería de presión robusta y bien diseñada. Quise utilizarlo para aliviar mi dolor de cabeza y, tal vez porque soy de «secano», fracasé. No conseguí descubrir el procedimiento de apretar el grifo con una mano y lavarme la cara con las otras dos... El problema se me complicó cuando pretendí obtener agua templada; había que mantener apretados los dos grifos, uno con cada mano, y tratar de meter la cabeza bajo del chorro. Tres veces lo intenté, y en las tres ocasiones, mi frente se estrelló contra el borde inferior del armario de aseo. Por fin encontré la solución: Como en las crisis internacionales, concerté un tratado de buena amistad con el inquilino del camarote de estribor. Los dos habríamos de salir beneficiados. Y ocurrió lo que muchas veces sucede con la firma de un compromiso: cuando uno apretaba los grifos, el otro se mojaba hasta los zapatos...

Salvando estos detalles de anécdota que justifican mi pretensión por relevarles de cualquier incomodidad, vayamos al toro.

El «Independence» es un barco de 80.000 toneladas de desplazamiento, cuya cubierta tiene la dimensión exacta de tres campos de fútbol, puestos uno a continuación de otro. Cuatro poderosas máquinas accionan otras tantas hélices, grandes, de cinco palas y 7 metros de diámetro, capaces de imprimir al portaviones una velocidad de 60 kilómetros por hora. ¿Y saben ustedes cuántos caballos de fuerza tienen esos motores? Pues al «cambio oficial», los mismos que reúnen 40.000 coches modelo «Seat 600». ¿Se imaginan el tamaño de los depósitos de combustible de este barco y la cartera que se necesita para mantenerlos llenos, sabiendo que consume diariamente 450.000 litros de petróleo?

Sí. El «Independence» es grande, de verdad, y le ocurre lo que a la inteligencia, que se valora en grados crecientes a medida que estudia más el detalle. Llamamos genio al hombre que sabe mucho de nada. En el «Independence» son grandes hasta los agujeros. Yo he visto los escobones desde la bodega interior —por cierto, una sala inmensa, limpísima, muy bien iluminada, que se utiliza también como capilla protestante—, y me parecieron dos gigantescos túneles con sendos trenes de mercancías detenidos a

su entrada: eran las cadenas de las anclas, cuyos eslabones pesan cada uno 750 kilos.

El «Independence» sirve de base al Ala Aérea núm. 7, cuya composición es la siguiente:

Dos Escuadrones de Combate (números 41 y 84) de aviones a reacción F4B Phantom, conocido como el mejor avión de combate del mundo; el de mayor techo, más radio de acción y más potencia de fuego. Puede alcanzar una velocidad dos veces y media superior a la del sonido. Este aparato opera en todo tiempo y va equipado con «misiles» convencionales o nucleares dirigidos por radio o célula térmica, procedimiento este último, como ustedes saben, que orienta y lleva el proyectil hacia el avión enemigo, aprovechando la acción de los rayos infrarrojos procedentes del calor emitido por los motores del propio avión.

Un Escuadrón de Ataque (núm. 75) con reactores A6A Intruder (Intruso), modernos aparatos que pueden cargar 9.000 kilos de bombas o cohetes, volando a baja altura a la velocidad del sonido y en las condiciones de tiempo más adversas. Llevan dos pantallas de radar y un sistema de navegación inercial controlado por la técnica de los integradores digitales.

Dos Escuadrones de Ataque (números 86 y 324) con aviones Douglas A4A Skyhawk, conocido como el más pequeño reactor de los Estados Unidos. Es un monoplaza que incluye en su armamento «misiles» aire-tierra y aire-aire, así como torpedos y dos cañones de 20 m/m.

Un Escuadrón de Reconocimiento y Ataque (núm. 1), al que pertenece el gigantesco reactor RA-5C Vigilante, de 32 toneladas de peso, con velocidad doble de la del sonido y un radio de acción de 3.700 kilómetros, especialmente equipado para reconocimiento radar-fotográfico y bombardeo. El coste de estos aparatos es del orden de los 450 millones de pesetas.

Otro Escuadrón de Reconocimiento a baja altura (núm. 12) utiliza aviones Grumman-Tracer, verdadero laboratorio electrónico volante, que requiere una tripulación de cinco hombres: dos pilotos y tres operadores de radar.

Para los Servicios de Búsqueda y Salvamento, y como enlace y transporte entre los barcos de la VI Flota, está la Unidad de Helicópteros, con tres aparatos del tipo UH-2 Sea-Sprite, que eventualmente se emplean también en la lucha antisubmarina.

¡Ah!, se nos olvidaba un grupo de helicópteros que parecen de juguete, sin tripulación ni cabina, que cargados con torpedos convencionales o nucleares, son dirigidos por radio contra los barcos enemigos. Esta Unidad se integra en la Task Force-60, o Fuerza de Ataque de Portaviones.

La dotación efectiva de material volante para cada una de estas Unidades Aéreas es la siguiente:

Jet Fighter Bomber	24	aparatos.
Jet Attack Bomber	36	»
Jet Recon-Attack	6	»
Special Mission	10	»
Logisic Transport	1	»
Helicopters	3	»

Para cuyo servicio tiene asignada una plantilla de 1.500 hombres, entre oficiales y soldados.

Las misiones que desempeña esta aviación embarcada es la propia del Poder Aéreo: defensa de las Fuerzas propias, caza, ataque convencional, lucha contra el dispositivo antiaéreo enemigo, reconocimiento y vigilancia, transporte y apoyo inmediato a las Fuerzas de tierra.

El personal de los Servicios de pista, mantenimiento y abastecimiento, trabaja en "tecnicolor". Me explicaré. Cada especialidad se diferencia a primera vista, por el color de un "sweter" o chaleco que lleva encima del uniforme, y de acuerdo con el siguiente código: el verde, lo utilizan los mecánicos de catapultas; el blanco, es para los de comunicaciones, y con una cruz roja en la espalda, distingue a los sanitarios; el pardo o marrón identifica a los mecánicos de superficie; el azul lo visten los especialistas de la zona de estacionamiento, que tienen a su cargo la responsabilidad del anclaje sobre cubierta de los aviones. Por último, llevan chaleco amarillo los señaleros.

Todos estos hombres atienden al funcionamiento y servicios de las catapultas, cables de frenado, grúas, remolques, carros de baterías, combustible, municionamiento, contraincendios, balizaje, etc., etc.

Pero dejemos la pista de vuelo y penetremos en el barco. Podemos ir hacia arriba o hacia abajo porque, creo recordar, que entre la sentina y el puente de Mando hay 19 pisos. Cada uno tiene una placa con el número que le corresponde. A partir de la cubierta principal, los superiores llevan una numeración de dos cifras, siendo la primera el cero. Los inferiores se designan con un solo guarismo. En total hay unos 1.500 compartimientos, y la red telefónica interior comprende cerca de 2.500 extensiones.

Hay escaleras convencionales y mecánicas. Estas últimas, que enlazan los pisos de tres en tres, se utilizan habitualmente por los pilotos, ya que son más anchas y rápidas que las otras, lo que les permite mayor libertad de movimientos y el que puedan alcanzar sin fatiga los aviones cuando salen a volar. No olvidemos que un piloto es una mezcla de buzo, marciano y turista de "auto-stop". Llevan un traje de vuelo con varias prendas interiores de abrigo y por encima un mono de goma ajustado, color calabaza, que sirve de protección contra el frío, en caso de que por accidente desciendan sobre el mar y tengan que permanecer varias horas en el agua. El casco, parecido al de los astronáutas, cierra sobre un cuello que semeja la puerta de un submarino; por todas partes se adorna el traje con enchufes, cordones, tubos, bolsas, cremalleras, etc., para la calefacción, el oxígeno, los auriculares y el micrófono de la radio, el sistema de presurización, etc. Si a eso añadimos el chaleco salvavidas, el paracaídas, las carteras de navegación y otros documentos del servicio, tendremos una idea del aspecto que ofrecen estos hombres en el ya abigarrado escenario del portaviones.

Pero sigamos con el personal volante. Cada Unidad tiene su "briefing"; es decir, una habitación donde se reúnen las tripulaciones con su Jefe para conocer y discutir los últimos detalles del servicio que van a realizar. Están cómodamente instaladas, con butacas tipo avión, aire acondicionado, correcto alumbrado y cuantos medios de consulta, estudio y trabajo precisa la función a que se destinan, incluso otros complementos que facilitan el descanso y la grata permanencia en el local.

Un sistema de televisión en circuito cerrado se extiende por todas las dependencias relacionadas con las operaciones aéreas. En la pantalla se ve una panorámica de las pistas de vuelo, con las entradas y salidas de aviones, y en un recuadro, por dispositivo electrónico, se señala la fecha, la hora, con precisión del segundo, y el rumbo y velocidad del viento en cubierta.

Ahora pasemos al hangar. Es inmenso. Sirve de taller, almacén de repuestos, depósitos complementarios de combustible y Maestranza, con bancos de prueba para motores. Tiene unas grandes puertas correderas para su acceso por el costado del buque, y cuatro ascensores que lo comunican con la cubierta. El local se prolonga, debidamente compartimentado, con otro semejante destinado a varadero de botes, lanchas, canoas y parque automóvil, abundantemente dotado de cada uno de estos medios de transporte.

Los pañoles de municiones, aparte las poderosas y rapidísimas instalaciones mecánicas de carga y descarga, dispone de un sistema "vertical" de entrada y salida del personal, constituído por "bocas de hombre" enlazadas con escalas de gato. Como medida de seguridad en caso de accidente y para evitar una caída, que de producirse sería de varios pisos de altura, entre cada dos cubiertas se extiende una red de cables de acero.

Los Servicios Sanitarios a bordo están, como en otros muchos, muy bien instalados y atendidos. El "Independence" dispone de dos hospitales, con un total de 90 camas; dos quirófanos, cuatro clínicas dentales, con sus laboratorios de prótesis, y una sala para reconocimiento de los pilotos, con las especialidades de oftalmología y otorrinolaringología. En la primera de éstas existe también su óptica para la fabricación de lentes.

El examen del aparato auditivo puede realizarse en una cámara acústica, con instrumental adecuado para la determinación de curvas de respuesta a sonidos de diversa intensidad y frecuencia. La plantilla facultativa se compone de cinco doctores.

Un resumen estadístico de la actividad médica a bordo nos proporcionó la siguiente información: Como medida preventiva, antes de embarcar el personal recibe algo así como ocho vacunas diferentes. El reconocimiento anual comprende: exploración por rayos X—de cuyos aparatos, dicho sea entre paréntesis, creo haber visto más cantidad que enfermos—, un análisis de sangre y la

obligada visita al dentista; porque, es curioso, pero esta especialidad es la que más trabajo tiene, hasta el punto de registrar unas 3.000 consultas mensuales entre las cuatro clínicas odontológicas del barco. Sin embargo, las hospitalizaciones dan un porcentaje muy bajo de lo que pudiéramos llamar enfermedades "caseras". La mayoría de los ingresos corresponden a traumatología por accidentes y cirugía de apéndice y hernia.

Para la vida espiritual de la tripulación el "Independence" dispone de servicios religiosos católicos y protestantes. En la Orden del día se publican los horarios de las misas y turnos para las confesiones. Los capellanes multiplican su apostolado más allá del portaviones, y así, los domingos, días de precepto y cuando son requeridos, se trasladan en helicóptero a otros navíos de la VI Flota que carecen de aquellos servicios.

Y ya que estamos con el "factor hombre", veamos algo de lo que atiende al mantenimiento de su cuerpo. ¿Saben lo que es dar de comer tres veces al día a 4.500 personas? Las cocinas trabajan sin descanso veintitrés horas seguidas, y sólo cierran durante sesenta minutos para la limpieza de locales y enseres; en verdad que se aprovecha esta pausa, porque todo reluce como si fuera una joyería. Da la sensación que se limpia hasta el aire. En el "Independence" no huele ni el café...

Una plantilla de 38 cocineros se releva en turnos convenientes para preparar las 13.000 comidas que se sirven cada jornada. La razón de estos turnos continuados se comprende, porque los servicios en el aire y en el mar son permanentes, con horarios distintos para cada equipo, unidad o puesto de trabajo.

Existen tres comedores para los 350 oficiales que forman en la dotación del "Independence". Están muy bien instalados, y son atendidos por camareros, preferentemente de origen filipino.

El consumo de víveres es, naturalmente, elevado. Las despensas, que almacenan género suficiente para alimentar a una familia de cuatro personas durante ¡doscientos sesenta y cinco años!, funcionan al ritmo de Charlot en "Tiempos Modernos". Todo está debidamente conservado y listo para un suministro inmediato. De no ser así, los problemas que se plantearían no tendrían solución. Una comida, por ejemplo, en la que figura un plato de pollo, con ración de una de estas aves para cada cuatro personas, exigiría el sacrificio de un millar de piezas, por lo menos. Y esto, de tener que hacerlo en un gallinero, sólo podría lograrse con bastante escándalo y no muchas garantías de éxito, empleando bombas de mano...

Como les decía en mi primera crónica, los menús son como una especie de abecedario vitamínico, donde los alimentos pueden expresarse mediante fórmulas bromatológicas o de acuerdo con la terminología de un recetario. Yo estoy convencido, dejando aparte el humor, que el régimen alimenticio a bordo está muy estudiado en cuanto a composición, cantidad, contenido energético, calorías, etcétera, para aportar al organismo las reservas necesarias a su conservación y desarrollo. Ni se siente uno lleno después de comer, ni antes de sentarse a la mesa se padece gran sensación de apetito. Una rápida revisión de los productos que con mayor frecuencia vimos en los platos de las tres comidas nos trae a la memoria la lechuga, las zanahorias, el repollo, las mermeladas, la crema de leche, las espinacas, la mantequilla, la compota de frutas, etc. Huevos y carne, poco. El pan casi no se "usa". De beber, ya lo saben ustedes, nada de alcohol, y sí zumos de fruta, té y café. De postre, natillas, cremas y helados.

Estos menús son tan perfectos que me recordaban el chiste del camarero novato que involuntariamente derramó encima de un comensal una salsera de mayonesa. Eso lo hizo tan bien, que ni sobró mayonesa ni faltó smoking.

Pero, la verdad, estábamos inadaptados para una dietética tan cuidada. Padecimos estados de obsesión y pesadillas de cocina ibérica. La "paella", el cochinillo asado, la fabada asturiana, los huevos fritos con patatas, etc., bailaron en mi imaginación durante la estancia en el "Independence", como si fueran sevillanas en una caseta de la Feria de Abril. La apoteosis final surgió, en forma de espejismo sahariano, a bordo del "Gruman", que nos devolvía a tierra: en ese medio sueño que produce el monótono zumbar de los motores reviví, con detalle de voces y hasta el olor de las cubas repletas de vino de Yecla y de Jumilla. la escena de una comida "a tumba abierta" que hice el año pasado en "El Rincón de Pepe", de la bella capital murciana...

Quedan las distracciones. En el "Independence" hay, cómo no, cine. Se pasan películas recientes y menos recientes. La que nosotros vimos posiblemente no se haya proyectado todavía en España. Su argumento era el clásico de los "western": una caravana que marcha hacia las nuevas tierras, los indios que atacan, el Ejército que sale del Fuerte a defenderla, y la lucha, cruel, despiadada, con tantos muertos de una y otra parte que, como diría Alfonso Sánchez en Televisión, a cincuenta pesetas butaca no paga cada espectador más allá de tres reales por "fiambre".

También visitamos en el portaviones un Estudio de Radio y Televisión.

Disponía de un locutorio, con dos cámaras, varios micrófonos y un equipo de iluminación. En el Control estaban los giradiscos y la fonoteca. Detrás, en una pequeña habitación, había un telecine y un proyector de fotos fijas. Luego fuimos al periódico; nos interesamos por su tirada, la linotipia, las fuentes informativas, y hasta hubo quien preguntó por las modelos de los anuncios.

Para terminar en la visita de hoy con el factor hombre, digamos que para sus pequeñas necesidades y caprichos dispone en el propio barco de varias tiendas y comercios donde pueden adquirirse desde relojes y máquinas fotográficas, hasta cigarrillos y encendedores.

Nos queda todavía por hablar de la "guerra", es decir, de las maniobras y de las instalaciones y dependencias que forman parte del Cuartel General Operativo, así como de las Ayudas a la Navegación.

Maniobras y despedida.

Ya tenemos una idea de lo que es la VI Flota, de la dotación y organización del Poder Aéreo que embarca el "Independence", así como de algunas características y detalles de este gigantesco portaviones. Hoy, durante las maniobras, veremos el funcionamiento de las Ayudas al Vuelo y el trabajo que desarrollan las distintas Secciones del Cuartel General de Operaciones.

En cubierta, aparte los equipos de mantenimiento, seguridad y abastecimiento, nos llama la atención sus dos pistas de vuelo: una, que sigue el eje longitudinal del navío, y otra, oblicua, que sobresale por el costado de babor. A popa, cruzando la zona de aterrizaje, hay cuatro gruesos cables de acero que sirven para el frenado de los aviones. En el momento que un aparato toma tierra, un fuerte gancho que lleva en la parte inferior de la cola queda retenido por uno de los cables, lo que motiva su detención en pocos metros. Un mecanismo de recogida vuelve el cable a su posición inicial, mientras el avión se retira a su estacionamiento.

Estas operaciones se efectúan con tal rapidez y precisión que el ritmo normal de aterrizajes viene a ser de uno cada treinta segundos.

Para los despegues, según el tipo de avión, pueden utilizarse las pistas o las catapultas, de las que existen cuatro, y que son unos dispositivos accionados a vapor, montados sobre unas guías, a los que se enganchan los aparatos, y cuando éstos tienen sus motores a pleno régimen se disparan a gran velocidad, lanzándolos al aire tras un recorrido de 70 a 80 metros.

Como se comprenderá el sistema no tiene nada de delicado, pero gracias al mismo hemos visto salir reactores, de tres en tres, con la misma sencillez que salen los platos de las máquinas de tiro al blanco. Un juego de semáforos, verde y rojo, a poca y proa, indica el estado de utilización de los cables de frenado y de las catapultas, para seguridad de las maniobras.

Nos queda por explicar la instalación de balizamiento que permite al piloto, una vez establecido el contacto visual con la pista, llegar a la misma con la altura conveniente. Se trata, como supongo conocerá la mayoría de mis lectores, de una cruz grande formada por una barra horizontal de focos verdes y otra vertical en su centro, de reflectores amarillos. Lo curioso del caso es que la luz de estos últimos tiene una orientación tal que desde el aire, y entrando por popa, sólo se percibe una de ellas. Si el piloto vuela alto, verá el foco amarillo por encima de los verdes, y en caso contrario, por debajo. La posición correcta del avión, ya se adivina, es cuando la luz amarilla queda en línea con las verdes.

La Torre de Mando comprende varias salas: una, a popa del puente, sobre cubierta, donde los cronómetradores toman las matrículas y tiempos de llegada de los aviones; otra, constituye el Centro de Comunicaciones e Información Aeronáutica que propor-

ciona los datos necesarios a los fines operativos y centraliza los enlaces con otras dependencias y servicios del barco y del resto de las Unidades de la Flota. Aquí existen teléfonos, teletipos, radioteletipos, etc., etcétera, y un gran mapa del Mediterráneo, sobre un panel traslúcido, en el que basta apretar un botón para conocer la situación del portaviones, que aparecerá con su silueta luminosa en el punto correspondiente al lugar que ocupa en el mar.

En la Sala del Control propiamente dicho se sigue con detalle la maniobra de todos los aviones. En unos tableros de progresión de vuelo figuran las fichas de los aparatos que están en el aire, y que se cambian de posición según el movimiento de aquéllos. Los controladores mantienen comunicación radiotelefónica con los pilotos y siguen sus evoluciones en las pantallas de radar. El pupitre que dirige los aterrizajes es, en realidad, un GCA, aunque aquí se le conoce por CCA (Control Carrier Aproach); es decir, control de Aproximación al Portaviones. Tiene doble pantalla: en la superior se ve el perfil del barco y marcado a popa, sobre la horizontal, el ángulo de planeo; en la de abajo está el plano de cubierta y una línea que indica el rumbo de entrada. Ambas llevan unas cuadrículas que representan, a escala, la distancia en millas a la popa del navío. Los aviones aparecen como puntos luminosos que el controlador, mediante sencillas instrucciones (arriba, abajo, derecha, izquierda, etc.) se encarga de llevar por buen camino, como si fuera un lazarillo, hasta que el piloto, tomando contacto visual con la pista, abandona la radio-ayuda, para apoyarse en la cruz luminosa que ya conocemos.

Caso de fallar la maniobra pueden ocurrir dos cosas: que el piloto intente de nuevo la operación, metiéndose en el lugar que pueda del carrusel de entrada, o bien, como ya se habrá adivinado, se produce el remojón.

No hay que preocuparse; todo está previsto. El barco no detiene su marcha, los aparatos siguen entrando a razón de uno cada medio minuto, y los helicópteros de salvamento que vuelan alrededor del portaviones acuden al lugar del accidente y se dedican a pescar al "curri".

Desde cubierta presenciamos el simulacro de bombardeo del "Independence".

Unos aviones, volando a contra-luz y desde una altura que no rebasaría los 3.000 metros, iniciaron un suave picado, cogiendo el barco de frente, por la amura de babor, con rumbo de unos 45°. Las bombas, que pudimos seguir desde el momento de desprenderse de los aparatos, picaron a 500 metros de nosotros, por popa. Las siguientes pasadas se repitieron con las mismas características y resultados. No hubo defensa ni por parte de la aviación embarcada ni con armas de superficie. El ejercicio era, tan sólo, de puntería sobre blanco móvil.

El Centro de Operaciones, conocido también por las siglas I. O. I. C., que quiere decir algo así como Centro de Inteligencia e Información Operativa, es, por supuesto, "top secret". A la entrada una fuerte guardia vigila la puerta. Dentro, pequeñas cabinas o apartamientos tienen distinta actividad.

Vimos un cartel con unos rótulos en inglés que traducimos así: "¿Qué hace usted aquí? ¿Qué mira? ¿Qué oye...? ¡Pues, váyase!" Como disfrutamos de cortés inmunidad, entendemos que el aviso no va por nosotros, y seguimos curioseando. El oficial que nos acompaña indica que pasemos a otra habitación. Esa es "very higth secret". Yo no me atrevo ya ni a moverme, pensando que a lo mejor paso por delante de una célula fotoeléctrica y puede ponerse en actividad un dispositivo de alarma, con el consiguiente escándalo de timbres y descargas de fusilería, o tal vez se abra bajo mis pies una trampilla y vaya a parar a la sentina, donde unos ambrientos cocodrilos se encarguen de lo demás. Afortunadamente mis temores no se confirman; lo único que sentimos en el nuevo local es frío. Nos explican que es la temperatura necesaria para mantener en correcto funcionamiento los equipos electrónicos allí instalados. Porque, efectivamente, aquello es el cerebro de la información. Unos teleimpresores registran en banda magnética los datos que procede conservar. Llegado el momento se pasan las cintas por unos lectores y se traduce su contenido en forma de rótulos luminosos. Ya tenían preparado un mensaje de amable salutación en español, y cuando estábamos contemplando el panel de lamparitas neón que confecciona dichos textos, el oficial accionó un interruptor y pudimos leer, con grata sorpresa, una especie de telegrama que desfilaba ante nosotros: "Bienvenidos al "Independence". Están us-

tedes en el Centro de Información e Inteligencia Operativa..., etc." Me sorprendió el final, acostumbrado a la televisión. El saludo acabó con la consabida palabra "stop", y no hubo firma comercial que lo patrocinase.

Visitamos también las Secciones de Cartografía y Fotografía. Esta última, magníficamente equipada, no sólo con aparatos de gran precisión y potencia, sino con un moderno utillaje de laboratorio que permite en pocos minutos obtener el revelado y positivado de las películas, así como copias de las mismas para su explotación inmediata por los Servicios de Información y Operaciones. El principal proveedor de la Sección de Fotografía es el Escuadrón de Reconocimiento y Ataque núm. 1 de aviones North American "Vigilante", que lleva cámaras de todos los tipos y modelos, pudiendo hacer fotografías en condiciones de visibilidad muy adversas. La técnica empleada es amplísima en procedimientos y recursos: fotos verticales, oblicuas, mosaicos, esteroscópicas, directas y por radar, en blanco y negro o color, con filtros, utilizando emulsiones sensibles a las radiaciones extra espectrales, etc., etc.

Un proyector fijo, con dispositivos de centrado y ampliación de imagen hasta veinte veces, nos permitió examinar la vista aérea de unas instalaciones petrolíferas, como si estuviéramos en la propia factoría. Por el conocimiento de las condiciones en que se tomaron las fotos, se determina automáticamente las características de los objetos que en ellas aparecen.

Para no cansarles, terminemos subiendo al Puente de Mando. Se llega a él pasando por varias salas donde los puestos de operador radar abundan tanto como las urbanizaciones turísticas en cualquier playa soleada.

Hay dos Puentes de Mando: uno, de gobierno del barco, y otro, de Vuelo.

Este es una galería cerrada, a 30 metros de altura sobre las aguas, que domina perfectamente la cubierta del portaviones. Desde allí contemplamos el maravilloso espectáculo de las maniobras nocturnas. El "Independence" navegaba a 15 nudos contra el viento, para conseguir la velocidad relativa de 35 a 40 millas por hora, conveniente al despegue y aterrizaje de los aparatos. Todo estaba en penumbra, por razones de la fingida operación militar que se desarrollaba. En los gruesos cristales de nuestro mirador se reflejan, débiles, las pequeñas lámparas interiores, de color azul, que alumbraban suavemente el local. Fuera, las pistas, eran un infierno de ruido y de fuego cada vez que un reactor tomaba tierra y cuando las catapultas lanzaban al aire a los poderosos Phantoms o al gigantesco Vigilante, con la doble y larga llamarada de sus turbinas, que requieren en la salida el esfuerzo adicional de la postcombustión.

Por encima del puente, una teoría de mástiles y antenas me recordaba que en los Centros de Control e Información Aeronáutica unos hombres enviaban mensajes de guerra, seguridad y confianza a los que salieron en busca del supuesto enemigo. Más arriba, todavía, como un sueño de modernos quijotes, con el amor imposible de rubias dulcineas de California y Manhattan, los molinos del radar, incansables, fabricaban harina de estrellas y de luna...

Cuatrocientos kilómetros al sur cubría flanco el Segundo Grupo de la Sexta División de Portaviones, capitaneado por el "Shangri-la". Las maniobras alcanzaban el simbolismo de su más amplia dimensión por la presencia de cruceros y destructores que, a distancia, amparaban nuestra derrota.

En la instrucción participaban todos los escalones del Mando y Servicios de a bordo, desde el Almirante y su Estado Mayor, hasta los cocineros, pasando por el personal de mantenimiento, médicos, operadores de radar y comunicaciones, encargados del combustible, señaleros, ascensoristas de cubierta, fotógrafos, etc., etc., incluso los propios oficiales de Relaciones Públicas que nos acompañaban.

Para nosotros, las maniobras, salvando el detalle de la precisión, seguridad y rapidez que se apreciaba en todos los movimientos del personal y en las entradas v salidas del material volante, fueron una demostración de la preponderancia ganada por el Poder Aéreo. La VI Flota actuaba en apoyo y garantía de la libertad de acción de la Fuerza de Ataque de Portaviones, conocida como Task Force-60.

Despedida.

No quisiera terminar estas crónicas sin despedirme del Almirante Koch y de los

hombres que con él hicieron posible, grata y por mucho tiempo inolvidable, nuestra visita al "Independence". En la recepción y cena con que nos obsequió el Jefe de la Sexta División de Portaviones, se manifestaron testimonios de cortesía y amabilidades recíprocas. Con algunos recuerdos del "Independence" recibimos el título de miembro honorario de su tripulación. En modesta correspondencia, y por afortunada previsión, nuestra estancia a bordo quedó refrendada, en el idioma universal de la música, con el presente de unas grabaciones de Albéniz, Granados y Falla.

He sabido más tarde que al Almirante Koch lo han destinado a un puesto en el Caribe. Quiero aprovechar estas líneas para recordarle que en su nuevo destino, más cerca de su casa y de su tierra, muchas cosas verá cambiadas: el olivo y la almendra de Mallorca serán allí, por el milagro caliente de los trópicos, dormidos platanares; en el mapa del cielo, donde buscan sus rutas los marinos, verá las nuevas constelaciones que marcan la vertiginosa amenaza de los tornados en lugar del eterno Camino a Compostela, y en las aguas profundas donde mueren los ríos que llegan del Terciario y cuentan a los peces fantásticas leyendas de bosques y reptiles, ya no fondeará sus anclas junto a doradas ánforas romanas, porque en aquellos mares la Historia se conserva, hecha mensajes de fe y ejemplos de valor, en los trozos de roble cubiertos de algas y corales de alguna frágil y antigua carabela desde donde un viejo Almirante de Castilla, con su saludo inmóvil, tal vez le dé la bienvenida. Sí, muchas cosas habrán cambiado en su nuevo destino, Almirante Koch, pero otras, las que no dependen de la geografía, ni saben de latitudes ni de estrellas, porque nacieron del conocimiento y de la buena voluntad de los hombres, esas, seguirán invariables.

Tales, el ofrecimiento de mi amistad y el testimonio de sincera gratitud que le manifesté por el trato que nos dispensó al recibirnos en su casa.

A toda la tripulación del "Independence" en su Comandante, el Capitán de Navío Jhon P. Fox, y en especial a los oficiales que nos acompañaron, vivo ejemplo de la tradición hospitalaria de la Marina, a todos, también, gracias.

A ustedes, mis queridos lectores, si han podido soportarme hasta el final, les deseo un pronto y total restablecimiento.



DISUASION Y PROLIFERACION NUCLEAR

«La historia sólo condena a los pueblos que renuncian a defenderse.»
General BEAUFRÉ.

Por FERNANDO FERNANDEZ-MONZON DE ALTOLAGUIRRE y FRANCISCO JAVIER PASQUAL DEL POBIL
Capitanes de Aviación (S. T.)

1.—*Estrategia de disuasión.*

Los nuevos conceptos de la estrategia de disuasión reemplazan con dificultad, en los espíritus militares, a los principios básicos tradicionales» (1). No obstante, este nuevo concepto de estrategia impone implacablemente su ley en los medios políticos y militares.

Desde 1776, año de la Independencia americana, la política internacional de los Estados Unidos se ha basado en la Doctrina de Monroe, ideada para la defensa nacional, y, en consecuencia, una de sus premisas fundamentales ha sido rechazar la introducción de la política del «equilibrio de poder» en el continente americano, pretendiendo aislarse de la influencia europea. Pero es indudable que los procesos históricos no se pueden cambiar radicalmente y que los problemas de política internacional quizá sufran variaciones en sus protagonistas, pero no experimentan cambios esenciales.

Al caer el telón que puso fin al drama de la segunda guerra mundial, las viejas naciones europeas se ven privadas de su protagonismo histórico. Después de Hiroshima, los Estados Unidos se encuentran en posesión de un instrumento bélico de potencia inigualable, que les permitirá aniquilar a cualquier enemigo en el instante en que éste se convierta en una amenaza directa. Sin embargo, y contra todo pronóstico, la URSS hace explotar, con éxito, su primera bomba «A» en 1949, y con ello comienza una política internacional de «bipolaridad», que, en definitiva, no es otra cosa que un intento de establecer un equilibrio político, fundado en que tanto los Estados Unidos como la URSS poseían la potencia suficiente para aniquilar al enemigo, sin darle ocasión de responder al ataque.

La situación internacional es crítica. Cualquier roce o falsa maniobra puede hacer saltar por los aires esa endeble paz,

(1) «Forces Aeriennes Françaises», julio 1966.

conseguida a tan elevado precio, cuando los nuevos adelantos de la técnica ponen fin a este equilibrio inestable al proporcionar la posibilidad de proteger del ataque enemigo a una gran parte de la fuerza nuclear propia, y con ello, la posibilidad de respuesta.

Este momento marca el comienzo de la estrategia de disuasión, ya que todo acto de agresión nuclear implicaría una respuesta automática de la misma envergadura. Este riesgo de respuesta estabiliza la situación internacional entre los dos grandes antagonistas, disminuyendo la probabilidad del empleo por uno de ellos del armamento nuclear, ya que significaría el suicidio del agresor.

La política de disuasión bilateral ha demostrado su eficacia en los últimos años, al evitar que se produzca un conflicto mundial, reduciéndose las manifestaciones de antagonismo a choques locales en países intermedios.

Pero esta estabilidad de la paz por el terror se puede ver en peligro en cualquier momento, al intervenir nuevos factores. Los continuos avances de la técnica podrían poner en manos de uno de los dos grandes antagonistas un medio de anular la capacidad de respuesta del otro, lo que le colocaría en disposición de desencadenar una agresión impunemente. El mismo peligro entrañan las alianzas de las actuales potencias nucleares y la proliferación de naciones que, en el futuro, puedan tener acceso al poder nuclear, rompiendo el actual equilibrio. Esto último constituye una de las más graves preocupaciones del mundo actual.

2.—*Disuasión bilateral.*

Se ha definido la disuasión como el arte de la paz basada en el empleo, o amenaza de empleo, de la fuerza. Son muy variadas las formas en que se puede ejercer, desde la simple presión política o económica, hasta la destrucción total con medios nucleares. La oposición potencial entraña unos efectos recíprocos en los distintos niveles de acción (nivel nuclear, clásico o de guerra fría). Según sea el valor relativo entre riesgos y ganancias, se decidirá a actuar o no, para lo cual deberá hacerse una evaluación de la capacidad disuasiva, tanto en sus componentes materiales como en los psicológicos. Por lo que se refiere a los primeros, se puede realizar valorando la potencia destructiva de los medios de un adversario sobre los recursos del otro («capacidad contra recursos»). La destrucción se mide en porcentaje de recursos aniquilados, considerando que actúan todas las armas de una nación y contando con los errores propios y con las medidas de protección o defensa del enemigo. Pero la verdadera valoración del poder disuasivo está expresada por la capacidad «contra fuerzas», es decir, la medida en que una primera andanada nuclear destruye las armas nucleares del enemigo y, por tanto, su «capacidad de respuesta».

En cuanto a los factores psicológicos hay que tomar en consideración la gran importancia que esta componente juega en la disuasión nuclear y cuyos principales aspectos son:

— Sembrar la duda e incertidumbre acerca del valor real de la fuerza propia y la resolución de utilizarla.

— Fomentar el temor a la guerra con terroríficas descripciones de lo que sería un conflicto futuro.

— Aumentar al máximo el temor a una conducta irracional de los pueblos provocada por una grave amenaza a su seguridad.

— Hacer «creíble» al máximo la resolución de emplear armas nucleares por medio de propaganda de medios superpotentes y de las medidas de protección civil, lo que demostraría que se ha considerado seriamente la hipótesis de un conflicto nuclear.

Dado que en la realidad casi nunca es posible conocer exactamente los efectivos y la eficacia del armamento nuclear enemigo, tanto desde el punto de vista de sus características como de la eficacia ofensiva y defensiva del propio, la maniobra psicológica nuclear puede influir hasta el punto de invertir la relación de fuerzas materiales.

Es evidente que la disuasión nuclear bilateral tiende a ser estable, a la neutralización recíproca de ambos adversarios. El problema estratégico es, por tanto, no

la eliminación de la amenaza, sino el mantener al adversario en la incertidumbre, para que la «parálisis atómica» no anule el efecto de la disuasión y haga nuevamente posibles los grandes conflictos clásicos. El arma nuclear conservará su poder pacificador en tanto que el sistema sea capaz de mantener el suficiente grado de inestabilidad, haciendo creíble el empleo del armamento nuclear por parte de la potencia, que, poseyéndolo, viese afectados sus intereses vitales.

3.—*Condiciones y motivos que favorecen la proliferación nuclear.*

El país que desee iniciar el proceso de fabricación de una bomba «A» deberá recorrer dos etapas:

— Desarrollo de un programa de aplicación pacífica del átomo que ha de culminar con la producción del material fisible.

— Desenvolvimiento de un plan puramente militar, que terminará con la experimentación del artefacto.

Para desarrollar el programa de utilización pacífica del átomo es preciso disponer de uranio y de la potencialidad industrial necesaria para su obtención a partir de minerales, generalmente, muy pobres, así como dominar la tecnología de los reactores nucleares productores de plutonio y disponer de un laboratorio para el tratamiento de los productos irradiados, que permita aislar el plutonio de las barras de uranio que alimentan el reactor nuclear.

Por lo que se refiere al programa militar, implica la fabricación y experimentación de la bomba y su militarización, haciéndola transportable por un avión o un misil, todo lo cual implica un elevado nivel de formación científica y de tecnología industrial. Según datos estadísticos de Estados Unidos, para poder fabricar armas nucleares es necesario invertir unos 200 millones de dólares anuales, lo que entraña una potencia financiera nada corriente. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que aquellos países que dispongan de instalaciones nucleares para uso pacífico, pueden ver reducida la cifra anterior en un 25 por 100, además del avance tecnológico adquirido.

Así, pues, tomando como medida general de la posibilidad de transformarse en potencia nuclear, el hecho de que cinco años después de la puesta en marcha de una central eléctrica nuclear un país esté en condiciones de fabricar algunas bombas «A», en 1980 pueden ser potencias nucleares las siguientes naciones ordenadas de mayor a menor posibilidad: Canadá, República Federal de Alemania, India (con enormes yacimientos de torio), Israel, Italia, Japón, Suecia (recursos prodigiosos de uranio), Suiza y Africa del Sur; naciones que están ya utilizando el átomo para fines pacíficos, o que han considerado seriamente el hecho de construir armas atómicas para reforzar su defensa, como es el caso de la India e Israel. Les siguen en orden de probabilidad Argentina, Australia, Checoslovaquia y la República Arabe Unida. Y, por último, las potencias del Tercer Mundo, que pueden convertirse en aliados de la China Comunista, quien podría proporcionarles armas atómicas, como estuvo a punto de ocurrir con Indonesia.

Dos son los motivos principales que impulsan a las naciones a la consecución de armas nucleares: el deseo de prestigio y la preocupación por su seguridad. La influencia del deseo de prestigio no puede ponerse en duda, pues las diferencias entre las jerarquías de las naciones, tanto en el bloque Occidental como en el Oriental, no dependen tan sólo de su desarrollo económico, sino también de las armas que posea. Sin embargo, no se puede dar una importancia decisiva a este factor, ya que no es suficiente para que un país acepte cargas económicas tan pesadas, si no se siente gravemente amenazado. No parece, por tanto, probable ni racional una «proliferación en cadena» basada en un sentimiento subjetivo de prestigio. Por el contrario, sí es motivo suficiente para incitar a la posesión de armas nucleares la amenaza contra la seguridad nacional. Las potencias atómicas, aun cuando sean de segundo orden, se sienten autoprotegidas, respaldadas por la incertidumbre (factor esencial de la disuasión), de la posibilidad de empleo de su armamento nuclear.

Mientras la URSS careció de ingenios nucleares capaces de alcanzar el corazón de los Estados Unidos, ejerció sobre este país una disuasión indirecta, en beneficio propio y de sus satélites, a través de la amenaza que representaba para los países de la OTAN la fuerza nuclear soviética de alcance intermedio. Las naciones del tratado del Atlántico Norte se consideraban protegidas ante la certeza de que los Estados Unidos, poseedores de una enorme capacidad de represalia sobre la URSS, no dudarían en emplear sus armas nucleares, ya que la «respuesta» soviética sobre su territorio nacional sería casi nula. En esta situación, los aliados de los dos grandes nucleares consideraban aceptable y suficiente la «cobertura» americana o soviética y únicamente el deseo de prestigio los motivaba a poseer armas nucleares.

Pero la aparición de la fuerza intercontinental de la URSS y el alto grado de invulnerabilidad alcanzado por las armas nucleares, ha creado un equilibrio de fuerzas tan estable entre los dos grandes, que se ha perdido la *certeza* de la intervención de cualquiera de los dos para «cubrir» a un aliado, pensando solamente que dicha intervención podría ser *posible*. Como consecuencia de este nuevo estado de cosas, los aliados de las dos primeras potencias sienten la necesidad de disponer de armas nucleares nacionales para el caso de que la «cobertura» no se produzca. Y así lo han hecho los que han tenido posibilidad de realizarlo, entrando en el terreno de lo previsible que, en un futuro no lejano, la proliferación se haga más intensa.

4.—*Posible influencia de la proliferación nuclear en la estabilidad de la disuasión bilateral.*

Acerca de la influencia que sobre la estabilidad de la disuasión bilateral puede ejercer la proliferación de potencias nucleares, existe una teoría, según la cual el conflicto entre dos potencias atómicas de segundo orden entraña el peligro de su extensión, involucrando en él a los «grandes» nucleares y deduce, como consecuencia, que el riesgo del empleo de armas atómicas es tanto mayor cuanto más elevado sea el número de potencias nucleares.

Para analizar esta teoría hay que considerar la influencia que podrían ejercer en la actual estabilidad disuasiva entre las grandes potencias nucleares las naciones que en el futuro tengan acceso al «Club Nuclear». Influencia que, para una determinada nación, será proporcional al producto de su potencial atómico por el número de orden de entrada en la lista de potencias nucleares.

Por otra parte, todas las potencias nucleares, lo mismo actuales que futuras, pueden clasificarse en estables e inestables. Las primeras serán aquellas que, por lo avanzado de sus estructuras y nivel de civilización, no inspiran temores acerca de su prudencia en el empleo de armas nucleares. Por el contrario, se clasificarán como inestables aquellas que, juzgando su comportamiento pasado, no demuestran una ponderación suficiente como para excluir el recurso de las armas atómicas, tanto si ya las poseen como si llegan a conseguirlas alguna vez.

Dado el absoluto equilibrio bilateral existente entre los dos grandes, es muy difícil que uno de ellos se decida a intervenir nuclearmente en caso de crisis, como no sea para responder a un ataque directo a su territorio nacional, o que el conflicto se produzca en una zona de interés vital. Ahora bien, en un determinado lugar, los intereses de la URSS y Estados Unidos pueden ser marginales, pero de entidad desigual para uno y otro y el que tenga intereses de mayor valor puede caer en la tentación de provocar una crisis en dicha zona, en la cual una potencia atómica de segundo orden, aliada del otro, es posible que tenga intereses vitales que, al ser amenazados gravemente, provoquen su reacción nuclear, pese a que la amenaza o la agresión se hayan desarrollado con medios clásicos. Si esta situación se produce, el grande agresor responderá también con medios nucleares, aniquilando a su oponente.

Si en este caso, el grande abandona a su aliado, pone de manifiesto ante las demás naciones de su bloque su neutralización por el otro grande, con la consecuencia inmediata de que sus aliados perde-

rán toda su confianza en él. El grande nuclear agresor obtendrá así al bajo costo de unas pérdidas limitadas (no olvidemos que se enfrenta a una potencia nuclear de segunda fila) una gran victoria política sobre su gran oponente, y para evitar esto, el grande aliado se vería obligado a intervenir. Esta casi certeza de intervención prolonga la zona de «congelamiento nuclear» a territorios de interés marginal para los dos grandes nucleares.

De todo ello se deduce que la influencia de un aliado nuclear de segundo orden da lugar a que los grandes consideren como propios los intereses vitales de sus aliados y que por esta causa se extienda la zona de «congelamiento» nuclear, haciendo que sea preciso el prevenir, con un margen más o menos grande de incertidumbre (factor esencial de la disuasión), la reacción de varios centros de decisión nuclear. En consecuencia, la existencia de fuerzas nucleares nacionales contribuye a restituir el crédito a la disuasión entre los dos grandes, sin lo cual el efecto disuasivo desaparecería por un exceso de equilibrio.

Otro es el caso cuando se trata de una potencia «estable» y tradicional o políticamente neutral, aun cuando presente similitudes con el problema que plantean los aliados nucleares de los dos grandes. Es necesario, para que se produzca este tipo de conflicto, que se vea seriamente amenazada la seguridad del país neutral, en cuyo caso, si no es potencia atómica, corre el riesgo de verse convertida en campo de batalla, y, por el contrario, si posee su propia bomba «A», ejerce idéntico poder disuasivo que un aliado nuclear de cualquiera de los grandes, pues ninguno de los dos polos de atracción puede permitir que el neutral ceda al chantaje nuclear, cayendo en la órbita del adversario. En consecuencia, que en el caso de potencias neutrales, cada uno de los grandes tiene la misma ganancia, en lo que a disuasión defensiva se refiere, que si se tratase de un aliado nuclear, limitándose a un área geográfica más restringida la disuasión ofensiva, ya que los neutrales nucleares escapan a todo chantaje atómico.

Pero la causa principal del temor a la proliferación nuclear es el acceso al poder atómico a las potencias catalogadas como «inestables», puesto que en estas naciones la componente psicológica de la disuasión adquiere valores anormales, pudiendo reaccionar racionalmente ante unos adversarios y bajo un efecto pasional frente a otros.

En el caso de que dos potencias de este tipo dispusieran de fuerzas nucleares de alcance suficiente para «golpearse», pero no para alcanzar el territorio de uno de los grandes o zonas de influencia, podrían utilizarlas en último extremo, sin miedo a una «respuesta» exterior, si ninguna de las grandes potencias estables toma partido por una de ellas y la radioactividad resultante no es posible que alcance a los vecinos no comprometidos en el conflicto.

Y, por último, en este análisis de la influencia que puede tener la proliferación nuclear sobre la estabilidad de la estrategia de disuasión, es preciso considerar dos casos, a fin de que sea exhaustivo. El primero, que una potencia nuclear de segundo orden utilizase su armamento atómico contra una nación que no dispusiera de él. No es improbable, si se cuenta de antemano con la abstención de los dos grandes, que se le aplique un «castigo atómico», por parte de una o varias potencias nucleares, de acuerdo con la opinión pública mundial. Existe, pues, un cierto efecto disuasivo desde la zona exterior al conflicto.

El segundo sería que la potencia que decida correr la «aventura atómica» fuera uno de los polos mundiales, en cuyo caso las potencias nucleares menores podrían tener una importante influencia en la estabilidad de un sistema disuasivo bipolar. Un ejemplo de este caso es la estabilidad o inestabilidad relativa que puede establecerse en el futuro entre China y Estados Unidos, la cual podría verse afectada en forma importante por la existencia de potencias inestables dependientes de China, en mayor o menor grado.

Para terminar, hay que tomar en consideración un factor desestabilizador tan importante como sería la introducción de un ingenio nuclear en una zona en que se desarrolla una lucha subversiva, puesto

que los efectos psicológicos por el hecho de que la amenaza no tiene «parada» por estar el artefacto atómico dentro de la población amenazada, podrían ser decisivos en el resultado de la lucha.

5.—*En conclusión.*

... Que cualquier conflicto tiende a convertirse en una oposición bipolar, ya que cuando existen conflictos multipolares, el más agudo tiende a sobreponerse a los demás. Se puede suponer, pues, con una cierta lógica, que la oposición dominante seguirá siendo la de Bloque Occidental-Bloque Comunista, encabezados por Estados Unidos y la URRS, cuyo equilibrio disuasivo es muy estable, quizá demasiado, para conservar su poder pacificador. Hecho este demostrado por las últimas doctrinas al uso, encaminadas a mantener un mínimo de credulidad en la disuasión (capacidad «contra fuerzas» y respuesta limitada de McNamara, decisión irracional de desencadenar una acción nuclear, aun a riesgo de atraerse una «respuesta mortal», de la URSS y Francia, etc.).

La estrategia de disuasión nuclear se refuerza, por tanto, con la proliferación nuclear entre los aliados de los dos grandes y de los neutrales clasificados como «estables», al incrementar la disuasión defensiva y limitar geográficamente la ofensiva. Un conflicto nuclear entre potencias atómicas neutrales de segundo orden no desembocará, probablemente, en una lucha abierta entre los dos grandes, siempre que el alcance de sus armas impida que les afecte directamente.

Por otra parte, los progresos técnicos en el campo de la interceptación pueden conducir a la anulación de las fuerzas nucleares de segundo orden, salvo en el caso de que llegaran, pese al artículo VI del Tratado para la Utilización Pacífica del Espacio, a disponer de la bomba orbital, lo que elevaría la entidad de dichas fuerzas muy por encima de sus posibilidades económicas.

Un importante factor de desestabilización lo constituiría el tráfico clandestino de armas atómicas, si éstas llegaran a miniaturizarse lo suficiente.

En definitiva, creemos que la explotación del estrecho margen de libertad de acción que permite la disuasión atómica sólo consiente en un futuro próximo el empleo de la llamada estrategia indirecta, única que permite verdaderas posibilidades operativas.

... ¡Y que Dios nos coja confesados!



LA LIBERTAD RELIGIOSA EN LAS FUERZAS ARMADAS

Por ADRIAN PECES Y MARTIN DE VIDALES
Teniente Vicario de 1.ª (R.)

La Declaración Conciliar.

Con fecha 7 de diciembre de 1965, Pablo VI firmó y publicó la Declaración sobre Libertad Religiosa, votada por los Padres Conciliares.

No fué fácil, ni corto, el camino hasta este final resultado. Tuvo el Concilio cuatro sesiones generales, desde 1962 a 1965.

En la etapa preparatoria (1962) se distribuyó a los Padres la primera Redacción, que constituía el capítulo IX del esquema de la «Iglesia»; pero nunca fué discutido en la sala conciliar; antes al contrario, en 1 de diciembre, tres Cardenales: Koening (Austria), Alfink (Holanda) y Ritter (Estados Unidos) pidieron se tratase directa y separadamente sobre la libertad religiosa.

Ya muy avanzada la segunda sesión conciliar, el 13 de noviembre de 1963, monseñor Felici, Secretario del Concilio, anunció que el texto, trabajosamente elaborado desde junio de 1962 por el Secretariado para la Unión de los Cristianos, sería distribuído como capítulo V del esquema sobre «Ecumenismo».

Así lo fué, en efecto, el 19 y defendido profusamente por monseñor Smedt. Pero el Cardenal Leger (Canadá), con otros Padres, expresaron la conveniencia de que este tema se desglosara del Ecumenismo y fuera discutido aparte, como «Declaración sobre Libertad Religiosa». No fué discutido oficialmente; pero las observaciones y reparos presentados a la mesa del Concilio obligaron al Secretariado a elaborar un nuevo texto, presentado en septiembre de 1964, como Declaración, por Smedt y discutido amplísimamente.

El 10 de octubre corrió por toda Roma el rumor (divulgado sensacionalistamente por la Prensa el 12) de que Felici, Secretario del Concilio, había enviado el 9 una carta al Cardenal Bea, Presidente del Secretariado para la Unión de los Cristianos, en la que «por decisión superior», esta Declaración sobre la Libertad Religiosa debía pasar a una Comisión Mixta de dicho Secretariado y de la Comisión Teológica para sufrir una nueva redacción.

Esto motivó la reunión, el día 11, de un grupo de Cardenales, de los llamados progresistas, quienes redactaron una carta, entregada personalmente al Papa por el Cardenal Frings, en la que pedían que la redacción del texto volviera a la competencia exclusiva del Secretariado. Así se hizo y el 24 de octubre terminaba su nueva redacción.

En ella, fruto de la discusión conciliar, se habla de la noción jurídica de la libertad religiosa y no de la doctrinal teológica; se especifica que se trata «del derecho civil a la libertad religiosa», excluyendo el indiferentismo religioso, el laicismo y el relativismo doctrinal.

El texto fué distribuído el 17, acompañado de un aviso del Secretario del Concilio, Monseñor Felici, de que no se votaría hasta el 19. Se estaba en la última semana conciliar, y a pesar de las presiones de determinados grupos impacientes, no era posible que en dos días que restaban se procediese a estudiar las enmiendas y votar el texto en bloque para su promulgación.

Por eso, el 19, el Cardenal Tisserant, Presidente del Consejo de la Presidencia, anuncia que «en atención a que muchos Padres objetaron que no se les había dado tiempo suficiente para estudiar el texto, de nueva estructura y nuevas enunciaciones...» no procedía votar el esquema en aquella sesión conciliar, pudiendo presentarse observaciones escritas hasta el 31 de enero de 1965.

Terminado el anuncio, se formaron corrillos en el aula conciliar y corrió de mano en mano un escrito al Papa pidiéndole

«instanter, instantius, instantissime» la votación del esquema antes del final de la sesión conciliar. En efecto, tres Cardenales, Meyer, Ritter y Leger, saltando el protocolo, llevaron al Papa esta apelación, firmada por 441 Padres, no por 1.400, como se fantaseaba por algunos.

Por su parte, cierta Prensa se apresuró a orquestar el caso con los registros más sonoros. «La Croix», por ojos de su corresponsal, vió al Cardenal Meyer «perder su sangre fría; palideció como si le faltase el suelo bajo los pies; se impacientó dando con el puño en la mesa»... El pastor Mollard escribía: «La Iglesia católica se ha descalificado para siempre para hablar de la libertad religiosa.» «La Tribune de Géneve» anunciaba: «Ha aparecido el absolutismo papal», y que todo ello era una maniobra española de zapa y obstrucción cuando de los 250 que pedían el aplazamiento sólo 25 eran españoles.

El Papa recibió y escuchó tranquilo a los solicitantes, y resolvió «que el asunto fuese sometido al Tribunal administrativo». Al día siguiente, el Cardenal Tisserant declaró «que el aplazamiento era exigido por el respeto a la libertad de los Padres conciliares, que desean examinar profundamente un esquema de tanta importancia».

Tras la marea suscitada, las aguas volvieron a su cauce, y los mismos disconformes reconocieron el acierto papal.

El 14 de septiembre de 1965 se inauguraba la cuarta sesión conciliar y hasta el 22 fué amplísimamente discutida la nueva relación, en la cual, frente a la minoría favorable norteamericana, argumentó brillantísimamente la «minoría llamada gloriosa» por Monseñor Velasco. Desde el 27 hasta el 22 de octubre, el Secretariado revisó el texto, conforme a las intervenciones habidas, y el 25 fué presentado por Smedt, y votado en once escrutinios los días 26 y 27, y desde esa fecha hasta el 16 de noviembre, los peritos y consultores, bajo la dirección de Smedt, redactaron el texto definitivo, que había de ser votado el 19 de noviembre con 249 votos en contra, o sea el 11,5 por 100 de los Padres votantes. Por último, el 4 de diciembre se distribuyó el texto final, que fué votado el 7, como dijimos al principio, con 74 votos en contra y 8 nulos de 2.386 votantes. Es decir, que el texto final era la sexta relación presentada, y aproximadamente la veinticuatro redactada en el Secretariado para la Unión de los Cristianos.

La Ley votada por las Cortes Españolas.

Era necesario hacer historia de la discusión conciliar, como antecedente de la discusión española en la Comisión respectiva, para que todos nos demos cuenta de esta «dificultosísima cuestión», como la llamó Smedt, y a nadie extrañe que nuestros procuradores, en cumplimiento de su obligación, hayan presentado numerosas enmiendas al proyecto de Ley del Gobierno para adaptar a la sociedad española la Declaración conciliar, sin por ello merecer la frase inaplicable de «ser más papistas que el Papa y más católicos que la Iglesia».

No es una definición dogmática, de la que nadie puede disentir ni un ápice; es simplemente una Declaración de principios generales, que no agotan la materia, sino que sirven de pauta y norma a aplicar en cada nación con las variantes necesarias. En el principio negativo de la libertad, todos estamos conformes; en el positivo, o sea del ejercicio y límites de la misma, se admiten diferencias prácticas y circunstanciales. ¿Cree nadie que el texto conciliar no es perfectible y no será perfeccionado ante circunstancias de tiempo y lugar variantes?

El mismo Concilio declara: «El derecho a la libertad religiosa se ejerce en la sociedad humana, y por ello su uso está supeditado a ciertas normas rectoras.» Y es a la autoridad civil a la que compete dar estas normas rectoras, para que cada uno de los hombres y grupos sociales cumplan la obligación moral de tener en cuenta los derechos de los otros y los propios deberes para con los demás, y el bien común de todos.» «Además, dado que la sociedad civil tiene derecho a protegerse contra los abusos que puedan darse, so pretexto de libertad religiosa, corresponde principalmente a la autoridad civil prestar esta protección... Sin embargo, no debe hacerse de forma arbitraria.»

Y la Declaración del Episcopado Es-

pañol, el mismo día de la terminación del Concilio, dice: «Dichas limitaciones de la libertad religiosa pueden ser diversas, según las diferentes circunstancias sociológicas de los distintos países.»

Justamente, pues, las soberanas Cortes Españolas han discutido y aprobado una «Ley sobre el derecho civil a la libertad religiosa», que no contraviene, sino que adapta a España la Declaración conciliar.

No es mi propósito comentarla ampliamente; me restringiré cuanto pueda, glosando sus artículos respecto a las Fuerzas Armadas.

La Ley y el Régimen interior de los Cuerpos.

Aunque innecesario, quiero advertir que mis afirmaciones son simples sugerencias (de un ex Capellán de las Fuerzas Armadas, en sus tres Ministerios, durante cuarenta años) a las resoluciones obligatorias del Alto Estado Mayor.

No cabe duda que la Ley afecta a la vigencia de apartados de nuestras sabias Ordenanzas y a los reglamentos de las Unidades regimentales, Academias y Escuelas Militares.

Su segunda disposición final dice: «Quedan derogadas cuantas leyes o disposiciones se opongan a lo establecido en la presente Ley.»

Veamos en qué difieren con respecto a nuestra legislación castrense. Como dijo el Presidente de la Comisión, señor Beau, en el discurso preliminar: «Nuestra Patria sigue siendo la primera en obediencia y aun en defensa de las normas de la Santa Sede.» Por eso, el artículo 1.º de la Ley es reproducción exacta del número 2 de la Declaración Conciliar. Y si éste fué ampliamente debatido por los procuradores hasta conseguir su redacción, no lo fué menos en el Concilio, pues constituyó el caballo de batalla de tres años de deliberaciones.

En el mismo se declara la naturaleza de la libertad religiosa; que no es libertad moral en el individuo o en la sociedad para ser religioso o no; para abrazar o rechazar alegremente los deberes para con Dios, sino que es «inmunidad de coacción para creer y obrar conforme al dictado de la conciencia».

Este aspecto negativo de la libertad es tan antiguo como nuestra Religión. Citaré sólo el IV Concilio Toledano, del año 633, presidido por San Isidoro, que reprueba la conducta del rey Sisebuto, estableciendo «que a nadie se hiciera creer por la fuerza». Si luego en la práctica, no siempre, ni en España, ni en el resto de Europa, se ha obrado conforme a este principio natural, lamentémoslo todos; pero que nadie se rasgue las vestiduras hipócritamente, ni se crea con derecho a tirar la primera piedra. Que no sólo en los países católicos se encendieron hogueras.

Si España expulsó a los judíos en 1492, Inglaterra lo había hecho en 1290. Si con dos autos de fe, en Valladolid y Sevilla, «se deshizo, en frase de Menéndez Pelayo, aquella nube de verano, con menor efusión de sangre que la que en nuestros días emplea cualquier Gobierno liberal en reprimir una conspiración o motín de plazuela», también en Ginebra, Miguel Servet, por escribir un libro contra la Santísima Trinidad, fué quemado vivo durante dos horas por Calvino, con aplauso de la Reforma, pues como reconoció el pastor Tollini, «es todo el protestantismo; es un fruto natural e inevitable del protestantismo de entonces. No es Calvino el culpable; es toda la Reforma». Reconozcamos que en el match de la intolerancia religiosa, todos los púgiles han quedado empatados a puntos, y felicitémosnos de las auras de comprensión que parecen soplar en la Humanidad.

La libertad y sus límites.

La causa de los debates apasionados que hemos relatado anteriormente, se deben a la parte positiva, o ejercicio de la libertad religiosa, con sus naturales divergencias en la diversidad de ambientes. La Declaración conciliar no podía ser igual a la formulada por la ONU sobre los Derechos Humanos en 1948, pues ésta es una sociedad laica, cuyos objetivos son puramente terrenos e inspirada por un indiferentismo religioso absoluto.

La Iglesia Católica, poseedora de la única verdad religiosa revelada, no puede

ni indirectamente desentenderse de las obligaciones del hombre respecto de Dios. Estas son sus palabras: «La libertad religiosa... deja íntegra la doctrina católica sobre la obligación moral de los hombres y de la sociedad para con la verdadera religión y la única Iglesia de Cristo.»

Naturalmente, el ejercicio y límites legales de la libertad religiosa no puede ser igual en una nación de pluralidad confesional, aun dentro de cada familia, y en aquella que, como España, goza de una mayoría católica del 97 por 100. Más aún, ha de haber normas rectoras distintas (no digo contrarias) en las Fuerzas Armadas y en la vida civil, salvaguardando, sin embargo, «el reconocimiento y respeto del derecho a la libertad en materia religiosa a todos los ciudadanos».

Estas normas rectoras de que habla el Concilio constituyen el articulado de la Ley española, que glosaremos en lo que atañen a las Fuerzas Armadas.

* * *

Vamos por directo al artículo 5.º, párrafo 2, que atañe directamente a las Fuerzas Armadas. Dice así: «En las Fuerzas Armadas no se impondrá la asistencia a los actos del culto, salvo que se trate de actos de servicio, a quienes hagan constar su acatolicidad al ingresar en aquéllas.»

Vayamos despacio, porque la exégesis y práctica de lo en él establecido encierra más dificultades de las que a primera vista se ofrecen.

Los actos religiosos en los Ejércitos (que no son lo mismo exactamente que los actos del culto, litúrgicamente hablando) son por lo común la Santa Misa en días de precepto y en los feriados, las conferencias religiosas y morales semanales, las clases de Religión en Academias y Escuelas especiales y algunos otros actos, como rezo del Rosario, devoción de los primeros viernes, etc., que a raíz de nuestra Cruzada ha implantado el celo de los capellanes.

Antes de la República, las Ordenanzas prescribían como obligatoria la asistencia a la Santa Misa y a las conferencias cuaresmales, únicos actos que realmente se realizaban.

La República primero obstaculizó cuanto pudo y después suprimió el culto religioso. Durante nuestra Cruzada se volvió a la formación rigurosa antigua; pero la Subsecretaría de Marina dió una circular dejando libre la asistencia a Misa para sus dotaciones voluntarias, y esto fué el comienzo de que se suavizara, con contentamiento de los Capellanes, la formación militar sin armas ante el Sacrificio. He creído conveniente hacer este sumarísimo repaso antes de glosar el artículo 5.º de la Ley.

Establece:

1.º *La no asistencia obligatorio de los acatólicos.*—Disposición naturalísima que a todos nos ha de parecer conforme al espíritu de nuestra Religión, como señalamos al principio. Pero que hemos de resaltar no es una novedad impuesta ahora. Desde que aparecieron algunos seguidores de otras confesiones en filas, nuestros Jefes y Oficiales, modelo de circunspección, dispensaron de la asistencia a los actos del culto a dichos soldados. Muchos ejemplos podría citar.

Siendo Capellán del primer Regimiento de Infantería de Marina en 1926, me consultó el Mayor qué se haría con dos reclutas voluntarios hebreos, los que ponían dificultades en besar la cruz formada por la bandera y el sable en la Jura. «Pues que no la besen—contesté—, y si no quieren asistir a la Misa, que se incorporen después.» Así se zanjó la dificultad.

Jamás en nuestras campañas africanas surgió el más pequeño incidente con los soldados musulmanes. Y de seminarista en Toledo, recuerdo al alumno Mizziam, con su tarbus, en vez de la gorra de plato, quien, según mis noticias, tenía cocinero especial para sus comidas, y que alcanzó el grado sumo, desempeñando la Jefatura de Capitanías Generales en España.

En Revista de Aeronáutica y Astronáutica de enero de 1954 escribí un artículo, «Mirando al cielo», en el que decía: «Porque, naturalmente, si en la filiación de un recluta, o por declaración suya, aparece seguidor de un culto disidente, nadie intentará obligarle en contra de sus creencias.» Porque en España la tolerancia de nuestra legislación se convertía, en la práctica, en verdadera libertad.

El texto salido de las Cortes es idéntico al presentado por el Gobierno en este aspecto. Lamentablemente, la ponencia proponía la libertad de asistencia también para los católicos. Decía yo en mi mentado artículo: «Pero respecto de los católicos, ¿qué injuria se hace a sus creencias no permitiéndoles que durante la Misa estén durmiendo o zascandileando por el cuartel? No hay que olvidar que el tiempo del servicio en filas es período de formación, equiparable a los de colegios de segunda enseñanza. ¿Qué educación resultará eficaz, si se deja opción al educando?»

«Si en el aspecto sanitario hay Unidades en las que es obligatorio, al saltar a tierra, aceptar un preventivo, aunque nadie recomiende ponerse en ocasión de usarlo, ¿qué clase de escrúpulos pueden asaltar a nadie en esta materia?».

2.º ¿Quiénes deben ser considerados acatólicos?—*Quienes lo hagan constar a su ingreso en filas*. Bien claro está. No hay duda. Así se viene haciendo hace muchos años, pues se pregunta a cada recluta cuál es su religión. Y en verdad que los adscritos a confesiones protestantes vienen bien asesorados, y contestan en voz alta su acatolicismo, sin ser molestados por ello lo más mínimo.

3.º *Se preceptúa la asistencia indiscriminada a los actos de culto, "cuando se trate de actos de servicio"*. ¿Qué se entiende por acto de servicio? ¿Qué actos del culto pueden implicar actos de servicio? La Jura de Bandera con precedente Misa, desfile con armas con asistencia de la fuerza al Santo Sacrificio, piquete armado para rendir honores al Santísimo, procesiones, como las de Viernes Santo o Corpus Christi, son actos de servicio?

Hasta ahora, la circunspección del Mando, previamente informado, ha orillado estos escollos, sin necesidad de esta ley. Conocemos, sin embargo, algún caso en el que el acatólico difirió intencionadamente su declaración de tal hasta el momento solemne de alzar la Hostia, para no obedecer la orden del cornetín de rendir armas. Estos incidentes, que pudieran multiplicarse, han de ser prevenidos, aclarando el concepto y amplitud del acto de servicio.

El artículo 2.º, que señala las limitaciones en el ejercicio de la libertad religiosa, en su párrafo 1.º; determina en el 2.º como «actos específicamente abusivos» varios, y termina: «y cualquier otra forma ilegítima de persuasión con el fin de ganar adeptos para una determinada creencia o confesión o desviarlos de otra». Se trata del proselitismo religioso, censurado por el Concilio.

Hemos conocido numerosos casos entre nuestros soldados. Pues es curioso que mientras en las naciones de pluralismo religioso han llegado a un acuerdo de no hacer proselitismo entre ellos, aleccionados por el desastre de sus guerras religiosas, se dedican «celosamente» a evangelizar a nuestros suburbios con dádivas, socorros y toda clase de captaciones. Como remedio práctico, he aconsejado a mis soldados que contesten simplemente con esta frase: «Estoy bautizado, creo en Jesucristo Redentor. Por tanto, me salvaré, según la doctrina de usted. Váyase a evangelizar a la India o al Congo.»

Creo, pues, que debe mantenerse y aun reforzarse la prohibición de discusiones y proselitismo en filas, señalando penas a los infractores, porque la Milicia es únicamente el brazo armado de la Patria, unido, disciplinado; no palenque de discusiones, o patio de Monipodio.

* * *

Al establecer el artículo 3.º «que las creencias religiosas no constituyen motivo de desigualdad de los españoles ante la ley», y el artículo 4.º «que todos los españoles, con independencia de sus creencias religiosas, tienen derecho al ejercicio de cualquier trabajo o actividad», juzgo que ha de estudiarse si estas cláusulas son de aplicación en el ingreso a Academias o Escuelas militares, si bien se ha de cumplir lo mandado en el artículo 7.º, párrafo 4.º, sobre enseñanza católica.

Por último, el artículo 27, párrafo 2.º, obliga al servicio en filas a los ministros acatólicos.

Con el mismo interés por las cosas castrenses que cuando ingresé en 1923, he expuesto estas sugerencias al Mando, quien resolverá lo más conveniente.

OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE ESCALAS

Por JESUS SALAS LARRAZABAL
Comandante Ingeniero Aeronáutico.

En el número de marzo de la REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA ha aparecido un artículo sobre este tema, que en líneas generales considero acertado, pero creo necesita algunas aclaraciones y rectificaciones para impedir cause confusión en los lectores que no hayan meditado sobre el tema.

La primera conclusión del artículo era que la edad media de todos los empleos, excepto el Generalato, iba gradualmente aumentando entre 1962 y 1972, y que este aumento era desorbitado en el empleo de Teniente Coronel. Este hecho es incontrovertible. Ahora bien, del texto del artículo podría deducirse que la causa de este envejecimiento es el procedimiento de ascenso, cuando en realidad la causa directa fué la entrada simultánea de gran número de oficiales como consecuencia de la Guerra de Liberación. Estos oficiales fueron clasificados en tres promociones: la de los oficiales que actuaron en Aviación durante la guerra, la de los convocados para Aviación, pero que no acabaron el curso hasta después de la guerra, y la de los que provenían del Ejército de Tierra.

La edad media de estos oficiales, hoy Coroneles o Teniente Coroneles, es de cincuenta y un años, si bien los más jóvenes sólo tienen cuarenta y cinco. Como entre 1962 y 1967 todos los Teniente Coroneles eran de esta procedencia, el envejecimiento medio ha sido exactamente cinco años. Entre 1967 y 1972 la edad media de los Tenientes Coroneles sólo aumentará en cuatro años, ya que están ahora ascendiendo los de la 4.ª promoción de León (posteriores a la guerra), y a partir de 1968 empezarán a alcanzar este empleo los componentes de la 1.ª promoción de la Academia General.

La edad media de los Coroneles no ha aumentado entre 1962 y 1967, ya que en estos años han ascendido o causado baja los últimos oficiales anteriores a 1936. El envejecimiento se producirá a partir de 1967, cuando todos los Coroneles sean procedentes de oficiales provisionales durante la guerra.

Conocida la causa del envejecimiento actual, puede predecirse con bastante exactitud hasta cuándo durará, si no se actúa sobre los mecanismos de ascenso. La 1.ª promoción de la Academia General empezará a ascender a Coronel en 1978, a General de Brigada en 1981, a General de División en 1983 y a Teniente General en 1985. Esta cuenta es bastante simple, ya que, por haber nacido en 1921 los jefes más jóvenes anteriores a la General, causan baja en estos empleos en 1981, 1983, 1985 y 1987. Los miembros de la 1.ª promoción de la General han nacido entre 1921 y 1928, de forma que los más jóvenes de entre ellos pueden ascender a los citados empleos a los cincuenta, cincuenta y tres, cincuenta y cinco y cincuenta y siete años, o sea un poco viejos a Coronel, pero jóvenes a los diversos grados del Generalato.

El problema ha quedado, pues, centrado en el siguiente: En el empleo de Teniente Coronel habrá un atasco entre 1967 y 1974, y en el empleo de Coronel entre 1967 y 1976,

atasco que afectará fundamentalmente a los miembros de la 3.ª promoción de León, que hoy ocupa la zona intermedia del empleo de Teniente Coronel.

En líneas generales puede decirse que tienen posibilidad de ascender a General los Teniente Coroneles nacidos a partir de 1917, si están en la cabeza de su escala o de 1920 si están en la cola. Estos últimos podrán ascender a Coronel si han nacido en 1919. Los Comandantes de las promociones 5.ª y 6.ª de León, colocadas detrás de las 1.ª y 2.ª de la Academia General, no tienen opción de llegar a Coronel.

Parece conveniente, pues, actuar de alguna manera que permita reducir algo este atasco y devolver la fluidez necesaria a las escalas, pero sin perder de vista que debe evitarse un vacío prematuro en el Generalato, con objeto de dar tiempo suficiente a los componentes de la 1.ª promoción de la Academia General para habituarse a cargos de responsabilidad antes de su ascenso a General.

Creo que ambas cosas pueden lograrse aplicando al Ejército del Aire una norma que ya rige en las Líneas Aéreas, la de perder la aptitud de vuelo a los cincuenta y cinco años, a no ser que se demuestre que se es acreedor a la continuación por condiciones físicas y horas de vuelo acumuladas. La aptitud de vuelo debiera perderse definitivamente a los sesenta años en los empleos de Coronel y General de Brigada, y a los sesenta y dos años en los de General de División y Teniente General.

Con estas premisas puede preverse un régimen estable de ascensos, ajustado en líneas generales a las plantillas citadas en el artículo comentado, de acuerdo con el siguiente cuadro:

Si hicieran falta más tenientes, cuya escasez es hoy en día un grave problema del Ejército del Aire, podrían cubrirse sus puestos con oficiales de complemento.

Los Tenientes Generales ascenderían con aptitud de vuelo, pero la perderían después, ya que para muchos de sus cargos no parece imprescindible, pero sí el haber conservado mentalidad aeronáutica hasta último momento. No estimo conveniente reducir la edad de retiro por debajo de los sesenta y seis años, si no lo hacen igualmente los Ejércitos de Tierra y Mar, ya que a la larga ciertos puestos de Teniente General podrían ser comunes a los tres Ejércitos. Los Generales de División y Brigada que no asciendan antes de cumplir los sesenta y dos años y sesenta, respectivamente, perderían la aptitud de vuelo, pero podrían continuar en puestos en que esta aptitud no fuera necesaria, hasta los sesenta y cuatro y sesenta y dos años.

La selección de los empleos intermedios se haría imponiendo como condición para poder ascender a Capitán, Comandante, Teniente Coronel y Coronel el haber acumulado 1.000, 2.000, 2.500 y 3.000 horas de vuelo respectivamente, y con algún sistema de puntuación, si se considera conveniente.

Con el esquema propuesto, la edad sola no es causa de eliminación para el ascenso a General, ya que podría ascender un coronel de cincuenta y siete años que hubiera mantenido su aptitud y fuera elegido, aunque la mayoría de sus compañeros hubieran sido descalificados a los cincuenta y cinco años. Todo aquel que se mantuviera en forma podría aspirar al Generalato, aunque este honor queda reservado al 7,5 por 100 de los que salieron de la Academia.

En un próximo artículo continuaremos este estudio en lo que respecta a otras Armas y Cuerpos.

EMPLEO	Edad media al ascender	Margen edad al ascender	Obtienen el empleo	Causan baja	Ascienden al empleo superior
Teniente	23	21-25	40	3	37
Capitán	29	27-31	37	10	27
Comandante	37	35-39	27	8	19
Teniente Coronel	44	42-46	19	6	13
Coronel	50	48-52	13	10	3
General de Brigada	55	53-57	3	1	1
General de División	58	56-59	2	1	1
Teniente General	60	59-61	1	1	0

Información Nacional

DECLARACIONES DEL EXCMO. SR. MINISTRO DEL AIRE A LA REVISTA «DESARROLLO»

La revista "Desarrollo", en su número del 2 de julio, dedica un extraordinario al Transporte Aéreo. Este número publica unas declaraciones del Excelentísimo Señor Ministro del Aire, Teniente General don José Lacalle Larraga, que por su interés reproducimos a continuación:



—Señor Ministro, ¿qué planes tiene la Administración en relación con la infraestructura de los aeropuertos—edificios terminales, pistas, etc—, de cara a los nuevos aviones de gran capacidad?

—La adaptación de las infraestructuras de los aeropuertos a los nuevos tipos de aviones de gran capacidad, así como a los supersónicos que se anuncian para la misma fecha de entrada en servicio (1970-72), es cosa que no causa sorpresa por estar acostumbrados al progreso de las características de las aeronaves, con el consiguiente aumento de velocidad y tonelaje. Los fabricantes de aviones se preocupan de que los nuevos tipos puedan utilizar los aeropuertos actuales, haciendo que las características de las aeronaves evolucionen de tal modo que haya tiempo de adaptarse a las nuevas necesidades.

En esta línea, puede decirse que los aviones de gran capacidad se anuncian con trenes de aterrizaje más amplios, para que no se superen las cargas por rueda que soportan los pavimentos actuales. Otro tanto ocurre con las longitudes de pistas y únicamente se prevén algunas reformas en las zonas de circulación, por la necesidad de mayores radios de giro y de protecciones laterales de los pavimentos al sobresalir los motores exteriores de las pistas de rodaje.

El impacto sobre las estaciones terminales de los aviones de casi quinientos pasajeros está cubierto en nuestros principales aeropuertos por la magnitud y disposición de los diferentes elementos que actualmente se encuentran en fase de terminación. En los aeropuertos orientados al turismo, de mucha menor dimensión que los anteriores, se ha tenido en cuenta esta posible necesidad de ampliación, adoptando tipos funcionales y de elementos estructurales uniformes y prefabricados, con lo que las ampliaciones necesarias podrán realizarse económicamente y en breve plazo.

—Parece ser que actualmente los terminales no están acondicionados para carga. ¿Qué mentalidad tiene la Administración sobre este aspecto?

—En efecto, en la actualidad los terminales no están acondicionados para recibir y despachar las mercancías, que en volumen notable comienzan a llegar a algunos aeropuertos. La razón se debe a que cuando se programó el actual Plan de Aeropuertos y Rutas Aéreas, al igual que en el resto del mundo, no se preveía el enorme aumento de los tres últimos años. Si antes se transportaban por aire únicamente mercancías internacionales de alto costo y poco volumen, nos

encontramos hoy con que el transporte de mercancías se hace en parte sensible por avión, cosa que no se podía esperar.

La construcción de las estaciones de mercancías necesarias en algunos aeropuertos españoles está prevista para comenzar con el nuevo Plan de Desarrollo, creyendo que será escaso por ahora el número de los aeropuertos en los que tengan importancia estas estaciones.

—¿Existe alguna planificación para el futuro sobre reclutamiento de pilotos con destino a la aviación comercial?

—Las escuelas de pilotaje de polimotores y de vuelo instrumental del Ministerio del Aire han estado siempre abiertas a la formación de pilotos para la aviación comercial. Ya en el año 1940, y al mismo curso de vuelo sin visibilidad en avión polimotor que se hizo, concurrió algún piloto civil, por cuenta de Iberia.

Pero como la formación de un piloto para el transporte comercial es costosa, prácticamente no está al alcance del particular que desee dedicarse a tal profesión y las compañías comerciales, en tanto, ven la posibilidad de nutrir sus cuadros con personal procedente del Ejército del Aire, que puede ser atraído por las ventajas económicas que ofrezcan las compañías.

Y como al Ejército del Aire le conviene nutrir en parte sus filas con pilotos de complemento, que sólo por espacio limitado de, tiempo, ocho a doce años, permanezcan en filas, ambas circunstancias se complementan, por lo que los planes para el futuro inmediato están orientados a la formación del número conveniente de estos pilotos, que tras prestar servicios militares pueden tener un porvenir halagüeño en la vida civil, a la vez que llenan una necesidad de las compañías comerciales de aviación, sin perjuicio de que a éstas pueda concurrir algún profesional del Ejército del Aire.

En todo caso, éste no puede dejar de considerar que los pilotos de la aviación comercial de transporte son una reserva con que cuenta en caso de movilización, reserva en extremo eficiente en técnica aeronáutica, la cual es conveniente tenga una formación militar.

—¿Cómo contempla la Administración el "charter" trasatlántico?

—La decisión unilateral tomada por parte de las autoridades aeronáuticas norteamericanas de conceder permiso para explotar vuelos transatlánticos a seis compañías aéreas de aquella nación en vuelos a la demanda, aparte de las compañías regulares Pan American y T. W. A., encontró una oposición unánime de todas las autoridades aeronáuticas europeas, que veían que esta medida podría hacer peligrar el normal desenvolvimiento de sus respectivas compañías aéreas.

El criterio de las autoridades aeronáuticas españolas coincide con el de las restantes europeas, si bien nuestra reglamentación, con la vista puesta en los intereses turísticos del país, permite libremente un vuelo mensual tipo "charter" a estas compañías; no obstante la autorización de grandes series ha de estar condicionada a que exista una participación sustancial en el transporte por parte de la compañía española, y de que la desviación de tráfico que pueda realizarse en los vuelos regulares trasatlánticos no llegue a producir un quebranto económico a la compañía española, que fuese de mayor entidad que la aportación que recibía el país por la permanencia de esos turistas, dado que este tipo de vuelos "charter" produce un importe del transporte aéreo que es notablemente más alto que los gastos de estancia, la cual suele limitarse a siete o diez días.

Por otra parte, desde el 1 de abril del año actual han entrado en vigor unas tarifas de grupo para vuelos a través de las líneas que hacen, en gran parte, innecesarios los vuelos "charter", pues mediante la aplicación de estas tarifas se pueden encaminar grupos turísticos en los vuelos de las líneas regulares y con la acomodación habitual de este tipo de vuelos, a tarifas tan bajas como la de 225 dólares para el trayecto de ida y vuelta a o desde Nueva York.

—¿Cuál será, hasta donde sea previsible, la participación de las compañías españolas en el "charter" intereuropeo?

—Hasta la fecha, la participación de las compañías españolas en el "charter" intereuropeo ha sido muy limitada, en parte debido a la liberalidad con que se ha aplicado en España el Convenio Multilateral europeo de tráfico aéreo no regular, que ha permitido a las compañías extranjeras desarrollar ampliamente sus actividades en relación con nuestro país; y en parte también, a no con-

tar en España con compañías de vuelos "charter" adecuadamente equipadas para concurrir de una manera efectiva a este tipo de vuelos.

El desarrollo de las compañías anteriormente existentes y la creación de otras nuevas ha llevado a que en la actualidad se cuente con cinco compañías equipadas con flotas compuestas por aviones plenamente competitivos en los mercados europeos, lo que hará que, indudablemente, la participación de las compañías españolas dentro del mercado de "charter" intraeuropeo vaya aumentando progresivamente.

—Dada nuestra orografía y la disposición radial de nuestra red principal de carreteras, ¿qué porvenir se puede augurar para el taxi aéreo?

—El taxi aéreo en España ha dejado de ser una promesa para ser ya una realidad. En España se cuenta actualmente con dos compañías dedicadas a taxis aéreos, equipadas con material modernísimo y adecuado para este tipo de vuelos, y, a pesar del corto plazo de tiempo que llevan desarrollando su actividad, el número de vuelos que están realizando estas compañías está aumentando a un ritmo que permite hacer previsiones optimistas.

Hay que señalar que gran parte de los servicios contratados con estas compañías lo son por extranjeros que visitan nuestro país, bien por motivos de negocios o de turismo, y cada vez va incrementándose el número de vuelos que se efectúan por estos taxis aéreos, no sólo entre aeropuertos españoles, sino muy frecuentemente de enlace entre otros aeropuertos europeos y de los países norteafricanos vecinos.

—Según nuestras noticias, ya funcionan los aeropuertos de Alicante y de Gerona. ¿En este orden, en qué fase se encuentran los restantes previstos y cuáles son?

—Terminados en su primera fase los aeropuertos de Gerona y Alicante, el resto de los nuevos aeropuertos que se construyen se encuentran en fase avanzada, y así, por ejemplo, se espera que, aunque con limitaciones, pueda abrirse al tráfico este verano el aeropuerto de Almería; a fin de año el de Fuerteventura, y en no mucho más plazo el de Asturias.

En cuanto a las mejoras programadas en los antiguos aeropuertos, se prevé quedarán finalizadas dentro del año.

—¿Quiere V. E. decirnos algo sobre los aeropuertos insulares?

—Que por su carácter se les da prioridad. Tratamos de que en el año 1968 entren en servicio los nuevos aeropuertos de las islas de Menorca y La Palma, y se quiere imprimir la mayor celeridad a los expedientes de los de Gomera y Hierro.

—Los helipuertos son tema de actualidad y de gran atención en las gentes. Sobre el particular, ¿qué planes existen?

—En el Plan de Aeropuertos y Rutas Aéreas se prevé el futuro desarrollo de la red de helipuertos, hasta tal punto que en el vigente Plan de Ordenación Urbana de Madrid están fijados los cuatro emplazamientos principales de la capital. De todas maneras, su realización deberá supeditarse a las exigencias del tráfico, que en este tipo de transporte es muy eccaso, porque su elevado costo llega a ser cuatro veces superior al del avión.

—Señor Ministro: ¿Considera interesante exponer puntos de vista sobre las tarifas nacionales y política que se aplica a ellas?

—Refiriéndome a las tarifas en líneas aéreas regulares, cabe decir que, aparte de las internacionales que vienen siendo establecidas por acuerdo de la I. A. T. A. para todas las compañías, las de las líneas interiores, para las que se fijó el precio por kilómetro de recorrido a comienzos de 1962, no han sufrido variación en el tiempo transcurrido desde entonces, durante el cual creo que todas las tarifas de transporte de superficie han tenido subidas, sin variación de recorridos.

De igual manera han sido objeto de elevación las tarifas kilométricas de las líneas aéreas interiores de otros países europeos, ya antes más altas que las españolas, y que hoy lo son en la proporción de un treinta y tantos por ciento más.

Aunque los factores que han obligado a la elevación de tarifas de transporte de superficie no dejan de repercutir en el transporte aéreo, en éste continúan sin variación los precios por kilómetro recorrido establecidos, y si bien sí han sufrido modificaciones en alza, el importe de los billetes entre aeropuertos (no en todos los casos), ello es consecuencia del aumento de recorridos impuesto a los

aviones por necesidad de seguridad en la circulación aérea.

Imponer mayores recorridos con el consiguiente aumento de costo por consumo de combustible y amortización de material, sin contrapartida, supondría imponer una rebaja de tarifa—fijada en pesetas/kilómetro—, que es lo contrario de lo ocurrido con los demás medios de transporte.

—Por último, ¿desea V. E. comentar algunos otros aspectos no comprendidos en el temario anterior o bien añadir cualquier otro concepto de carácter general?

—Quizá el más grave problema lo produzca la mayor intensidad de tráfico que originará el movimiento de aviones, lo que obliga a la automatización del control de circulación aérea y a una mejora sustancial de ayuda a la navegación y de la red de telecomunicaciones, al tener que conseguir tiempos de tránsito más reducidos. Para esta automatización a realizar en el II Plan de Desarrollo Económico y Social está prevista la instalación de redes de radar, radiofaros, mejoras de telecomunicaciones, y adaptación y mejora en pronósticos meteorológicos.

VISITA DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE, TENIENTE GENERAL NAVARRO GARNICA

Invitado por las Fuerzas Aéreas de la República Federal alemana, el Teniente General Navarro Garnica, Jefe del Estado Mayor del Aire, ha permanecido varios días en Alemania visitando diversos centros e instalacionese aeronáuticas. Durante su estancia en la República Federal se trasladó durante tres días a Berlín occidental, especialmente invitado por el Senado de Berlín.

TOMA DE POSESION EN EL MINISTERIO DEL AIRE

En el salón de actos del Ministerio del Aire se celebró, el 15 de julio, la ceremonia de toma de posesión del nuevo Secretario General Técnico de Aviación Civil y de Transporte Aéreo, Coronel del Arma de Aviación, Servicio de Vuelo, don Emilio O'Connor Valdivieso. Presidió el Ministro del Aire Teniente General Lacalle.

Leída el acta de nombramiento, el Coronel O'Connor pronunció el juramento de su cargo y de fidelidad al Movimiento Nacional. Después, el Teniente General Lacalle resaltó la labor realizada por el Secretario General Técnico saliente, General don Francisco Pina Alduini, y la personalidad del Coronel O'Connor.

VISITA DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE A LA ARGENTINA

El último curso de la Academia General del Aire ha realizado en el mes de julio un viaje de estudios a la República Argentina. La expedición ha sido presidida por el Director de la Academia, Coronel don Emiliano Alfaro Arregui.

Durante su estancia en el país hermano, los cadetes visitaron diversos centros e instalacionees aeronáuticas y participaron en la parada militar del CLI Aniversario de la independencia argentina, desfilando en cabeza de las Fuerzas de la Aeronáutica argentina, ante el Presidente de la República, Teniente General don Juan Carlos Onganía.

Según palabras del Director de la Academia, Coronel Alfaro: "La visita de los aviadores españoles ha constituído una exteriorización magnífica de hermandad hispanoargentina."

ENTREGA DE DESPACHOS

En la mañana del día 15 de julio se celebró en la Academia General del Aire el acto de la entrega de despachos de Teniente a los alumnos de la XIX Promoción que han terminado sus estudios en aquel centro.

Está compuesta dicha promoción por noventa y siete Tenientes del Arma de Aviación y cinco del Cuerpo de Intendencia del Aire.

El brillante acto fué presidido por el Teniente General Jefe de la Región Aérea de Levante, con asistencia de otras autoridades. Tras la entrega de despachos, los Cadetes y nuevos Oficiales del Ejército del Aire desfilaron ante las mismas.

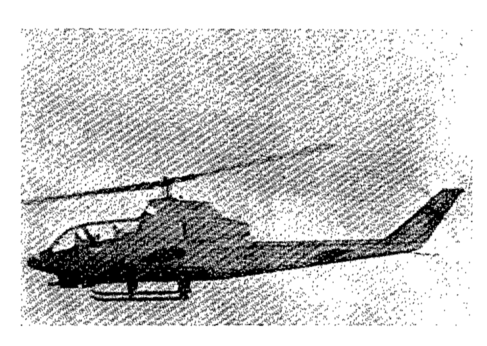
JURA DE BANDERA EN VILLAFRIA

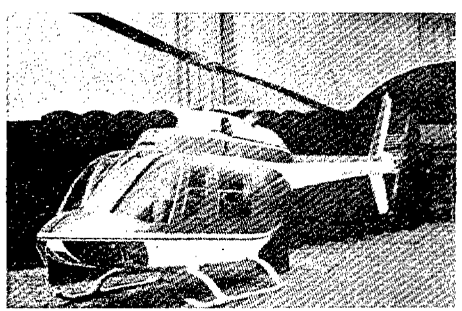
El pasado día 15 de julio tuvo lugar, en el aeródromo escuela de Villafría, la parada militar, en la que prestaron juramento de fidelidad a la Bandera los 189 Caballeros Alumnos que integran la XIX Promoción de la Milicia Aérea Universitaria, acto que estuvo presidido por el Capitán General de la Sexta Región Militar, don Antonio Cores Fernández de Cañete.

El Escuadrón de alumnos formaba con Bandera, Escuadra y Banda en el patio de armas, donde fué revistado por las autoridades militares, asistiendo a la ceremonia familiares y numerosos invitados. Después de la misa de campaña tomó juramento de fidelidad a la Bandera el Comandante Jefe del Escuadrón de Servicios y el Capellán del Aeródromo.

El Coronel Director de la Milicia Aérea Universitaria, don Antonio Casteleiro Naveiras, dirigió una alocución patriótica a los alumnos.

PRESENTACION DE HELICOPTEROS





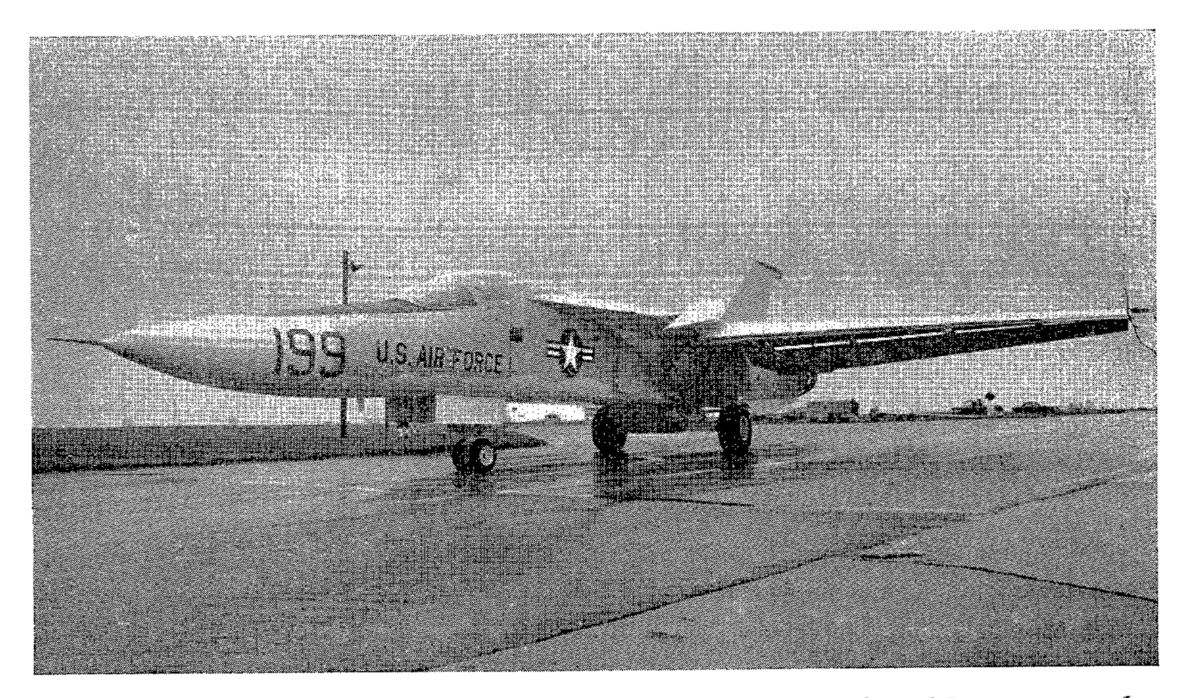
En el campo de vuelo del Real Aero Club de España en Cuatro Vientos la firma Iberisa ha exhibido dos modelos de helicópteros de la casa Bell, el 209 "Hueycobra" y el 206 "Jet Ranger". Se trata, el primero de ellos, de un helicóptero militar de características impresionantes que está siendo utilizado por los Estados Unidos en la guerra de Vietnam para el apoyo directo, ya que su velocidad, estabilidad y capacidad de maniobra le convierten en una excelente plataforma de tiro. Puede ir dotado con varias combinaciones de Armamento, ametralladoras y cohetes, y es especialmente apto para la lucha anti-guerrillas.

El modelo Agusta-Bell 206 "Jet Cobra" es un helicóptero de bellas líneas, de lujoso y confortable interior, apto para empresas, hombres de negocios, servicio de taxis-aéreos, etcétera.

Alcanza una velocidad máxima de 225 kilómetros/hora, un radio de acción normal de 640 Km. y capacidad para cinco personas con más de 100 Kg. de equipajes.

Información del Extranjero

AVIACION MILITAR



El F-111 se encuentra por primera vez en Inglaterra. En la pista del aeropuerto de Watherfield le vemos con las alas desplegadas para el despegue.

ARGELIA

Evacuación de bases francesas.

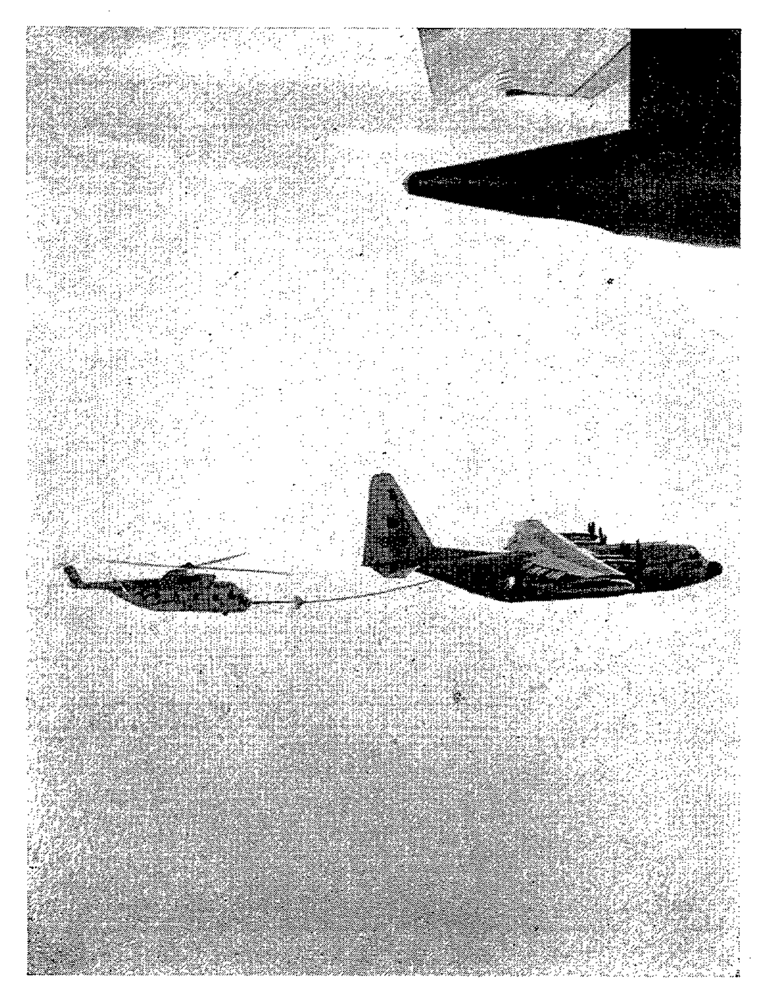
La evacuación de las bases francesas que servían para experimentos atómicos y espaciales en el Sahara argelino debe estar terminada para el 30 de junio. Se trata del complejo Colomb Bechar-Hammaguir.

Las bases habían sido implantadas por el Ejército francés en 1949. Pero hay que subrayar que, desde entonces, la mayor parte de los disparos efectuados en ellas tenían carácter científico. El último experimento fué el lanzamiento de un cohete y se produjo hace poco más de dos meses en Hammaguir.

Antes del primero de julio próximo todo el personal y el material deberán estar evacuados. Francia mantenía en esas bases unos seis mil militares. Con sus familias formaban un núcleo de unas quince mil personas. Los franceses han tenido que embalar unas diez toneladas de material, principalmente científico. Para ello ha sido necesario establecer un puente aéreo entre París y Colomb-Bechar. Pero la mayor parte del material ha seguido la vía marítima, por el puerto de Orán. Las últimas unidades evacuadas serán los grupos de la Legión Extranjera. Sin embargo, estas fuerzas no saldrán de Argelia, como se había creído.

Serán trasladadas a la gran base aeronaval de Mazalquivir, cerca de Orán, que seguirá en posesión del Ejército francés durante unos años.

Hace unos días, un representante del Ministerio francés de la Defensa, el General Fourquet, presidió en Colomb-Bechar la ceremonia de clausura del Centro Interarmas de Experimentos, con aparatos especiales. Ello consagraba el cierre oficial, previsto en los acuerdos de Evian, de esa base y de la de Hammaguir. El director del Centro recordó durante la ceremonia que «la política del General De Gaulle hacia el tercer mundo, en la que Argelia ocupa lugar preferente, es garantía de que



Esta fotografía de un Hércules KC-130 repostando a un Sikorsky CH-3, es la mejor demostración de las posibilidades de repostado en vuelo entre helicópteros y aviones turbohélices.

continuarán las relaciones fructuosas entre nuestros dos países». Por su parte, el General Fourquet dijo que «no dejamos estas tierras sin pesar y deseamos a Argelia que continúe sus éxitos».

El Ejército Nacional Popular argelino, que ha tomado posesión de Hammaguir, instalará en Colomb-Bechar una Escuela Militar.

En la Prensa mogrebí la evacuación y la ceremonia de cierre ha tenido escaso eco.

ESTADOS UNIDOS

Nueva York-Madrid en una hora

El desarrollo de los modelos aéreos no parece tener fin. Hasta fecha muy reciente, hemos oído hablar de nuevos aviones supersónicos de pasajeros, que serán capaces de realizar el viaje entre Madrid y Nueva York en unas tres horas. Pues bien, cuando los referidos modelos todavía se encuentran en proceso de fabricación, una empresa norteamericana estudia ya los pormenores y detalles de un nuevo tipo de avión que será capaz de alcanzar 5.600 kilómetros por hora, cubriendo la distancia de Nueva York a Madrid en una hora exacta.

Conviene señalar que estos aviones no están destinados al uso comercial, sino a las Fuerzas Aéreas Norteamericanas, por cuya iniciativa se trabaja en el proyecto. El contrato para el desarrollo del nuevo modelo ha sido firmado por el mando aéreo con la División de Sistemas Aeronáuticos de la Lockheed Company, de California; la North American Aviation, de Los Angeles, y la McDonnell Aircraft Corporation, de San Luis. El importe total de este contrato asciende a 900.000 dólares.

El nuevo modelo de avión supersónico dispondrá de motores «ramjet». En estos motores, el aire entra en la cámara de combustión a una velocidad supersónica y ahí se combina con el combustible para producir el empuje necesario para el avance del avión. La combustión de la mezcla se efectúa también a velocidades supersónicas, siendo esto lo que da al avión su enorme velocidad. La altura que podrá alcanzar será próxima a los 40.000 metros.

El nuevo contrato facilitado por las Fuerzas Aéreas a las tres empresas que acabamos de mencionar ha despertado un gran interés en el país, porque se espera que sirva de base a nuevos avances en el campo de la aviación.

JORDANIA

Retirada oportuna.

Cuarenta y ocho horas antes de que comenzaran las hostilidades en el Medio Oriente, el 5 del pasado mes de junio, los

F-104 que, al parecer, se hallaban ya en servicio en las Reales Fuerzas Aéreas Jordanas fueron retirados a una base norteamericana en Turquía y no se ha hecho referencia a ellos en las fuentes de información jordana.

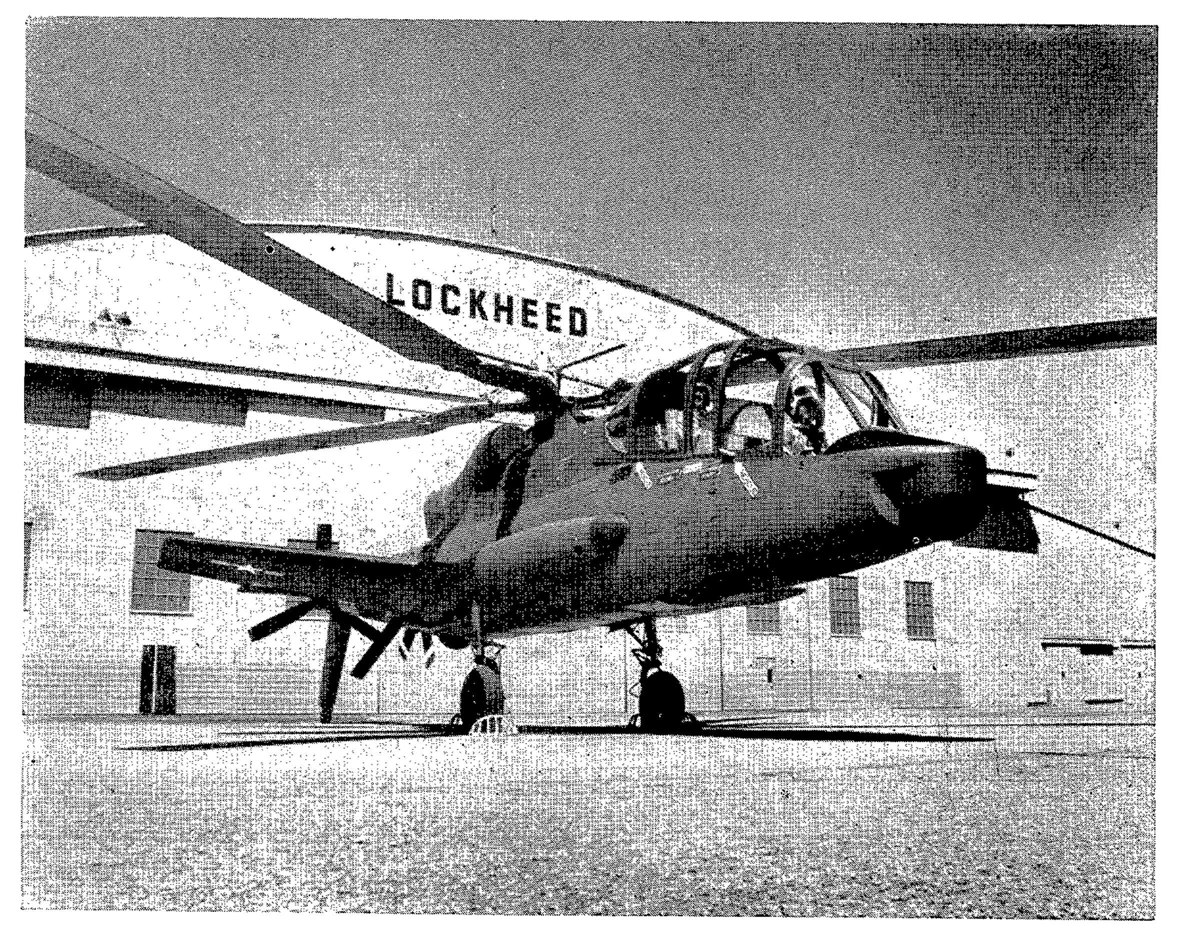
En los Estados Unidos explican que este pequeño número de «Starfighters» (dos monoplazas A y tres biplazas B) eran propiedad norteamericana y se hallaban bajo el control del Embajador de los Estados Unidos, aunque ostentaran los emblemas de la Aviación jordana. Habían llegado hacía varios meses, y su propósito era entrenar a los pilotos jordanos en el F-104 A, ya que se iban a suministrar 36 de estos aviones, según acuerdo firmado antes de la guerra y que no preveía su entrega hacia finales de año. Estos sí iban a ser de propiedad jordana.

Los aviones retirados estaban servidos por un equipo, de los Estados Unidos, de unos 100 hombres, que fueron evacuados al marchar los aviones, de la base de Mafraq, que es donde efectuaban los entrenamientos. La base de Mafraq fué bombardeada por las Fuerzas Aéreas Israelíes el 5 de junio.

El acuerdo sobre la entrega de los F-104 sigue vigente, pero es difícil hacer cábalas sobre su evolución, después de la guerra relámpago, en la que las Reales Fuerzas Aéreas Jordanas han dejado prácticamente de existir.

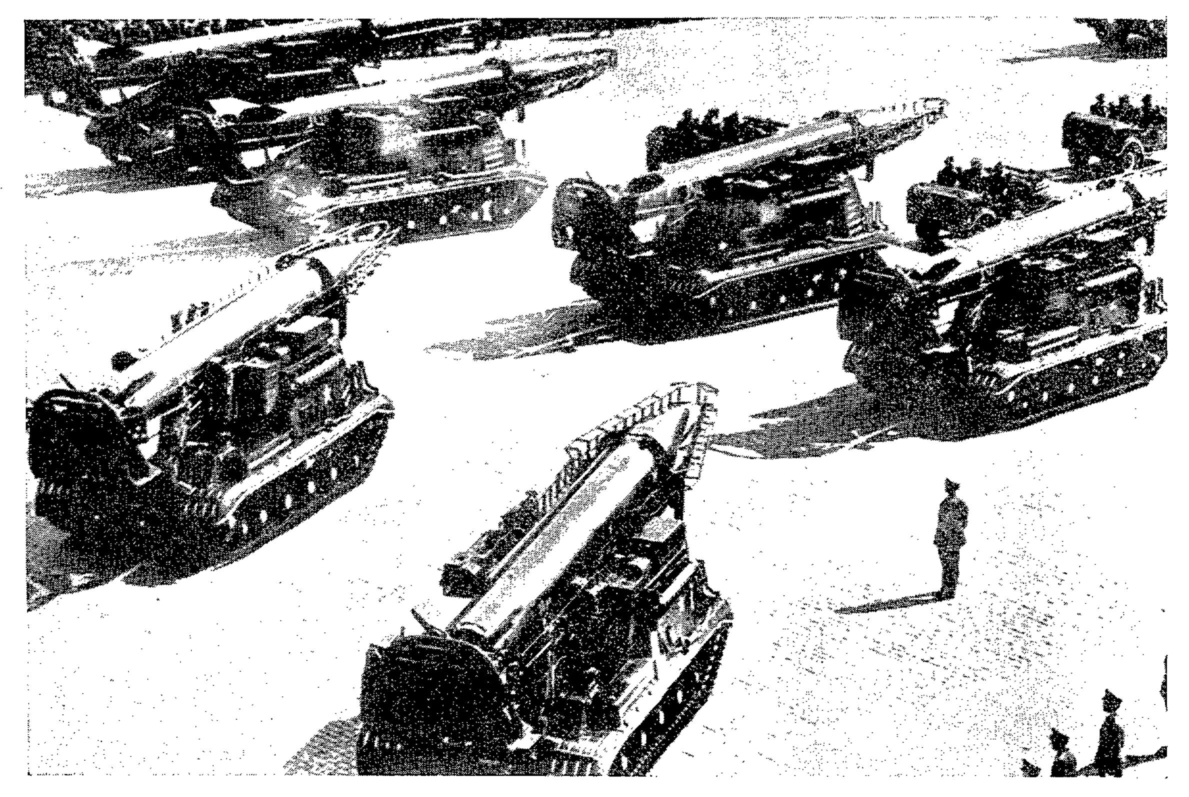
La confusión de la postguerra es grande y el Gobierno se enfrenta con problemas mucho más perentorios, como el de los refugiados y la pérdida del turismo.

En fuentes de información británicas puede leerse—no sabemos si con un cierto tinte de ironía—que la retirada del personal y de los cinco aviones norteamericanos es un tanto que dice mucho a favor del Servicio de Información de los Estados Unidos.



El AH-56 A, del Ejército norteamericano, es una mezcla de avión y helicóptero, con planos sustentadores, motor de turbina a reacción y rotor rígido de empuje vertical, capaz de volar dos veces más rápido que el más veloz de los helicópteros que actúan en Vietnam.

ASTRONAUTICA Y MISILES



Misiles balísticos lanzables desde plataformas móviles desfilan en Moscú ante el Mariscal Grechko.

ESTADOS UNIDOS

Seis nuevos satélites militares.

Desde Cabo Kennedy (Florida) han sido lanzados seis satélites impulsados por un proyectil-cohete «Titán 30», que se unirán al nuevo sistema de satélites de comunicaciones militares para enlazar Wáshington con el Vietnam.

En total, cuando los nuevos satélites se hallen en órbita habrá 21 satélites en el espacio para fines de comunicaciones militares.

Uno de los satélites que acaban de lanzarse hoy servirá de enlace por radio con las tropas de primera línea y otro para el envío de fotografías.

El programa de los satélites de comunicaciones militares se inició hace un año, y los Estados Unidos cuentan con centros de seguimiento en el Vietnam, Hawai, Filipinas, Etiopía, Alemania occidental y en algunos Estados de la Unión en el territorio continental.

INGLATERRA

El «U K 3», primer satélite británico.

El Consejo de Investigación Científica del Reino Unido ha mostrado, en una conferencia de Prensa muy concurrida, un modelo de tamaño natural del satélite espacial «U K 3», el primero totalmente construído en este país, que va a realizar una serie de estudios atmosféricos, meteorológicos y astronómicos durante el año que durará su permanencia en torno a la Tierra.

Hasta ahora, la labor científica de Gran Bretaña en este campo se había limitado a la preparación de equipos de precisión destinados a su instalación en cápsulas fabricadas en Norteamérica, como ocurrió con los satélites «Ariel 1» y Ariel 2».

Dejando a los Estados Unidos la preocupación por la conquista de la Luna, Inglaterra, con un sentido más práctico y modesto, trata de conseguir con su satélite «U K 3» un minucioso estudio del oxígeno molecular que se encuentra en los estratos más elevados de la atmósfera, es decir, donde no llegan ya los globos sonda ni otros artefactos meteorológicos y que parece tener una importancia decisiva para

los pronósticos del tiempo. También estudiará el «U K 3» los llamados «ruidos» de frecuencias extremas que proceden de la ionosfera y que pueden tener un papel determinante en el diseño de nuevos circuitos de comunicación.

Beneficio adicional del Orbiter.

El Orbiter lunar, conocido por sus notables fotografías de la superficie de la Luna, ha dado un rendimiento científico adicional.

El Laboratorio de Propulsión a Chorro comunica que estos vehículos espaciales han permitido calcular la distancia entre la Tierra y la Luna.

«La distancia es ahora conocida con un error de menos de 15 metros, mientras que antes el margen de error era de unos 1.600 m.», dice el Laboratorio.

La distancia entre la Tierra y la Luna, de unos 400.000 kilómetros, varía durante el mes en 32.800 kilómetros.

El nuevo cálculo es importante para los astrónomos y de valor práctico para determinar la trayectoria de los vehículos espaciales, tripulados o no, que han de aterrizar en la Luna.

La nueva información ha sido utilizada para revisar una tabla de los movimientos de la Luna en un período de 50 años, de 1950 a 2000.

INTERNACIONAL

Fracasa el satélite europeo.

El «Esro II» ha sido lanzado hacia una órbita polar desde la base de las fuerzas aéreas de Vandenberg, California, según estaba previsto.

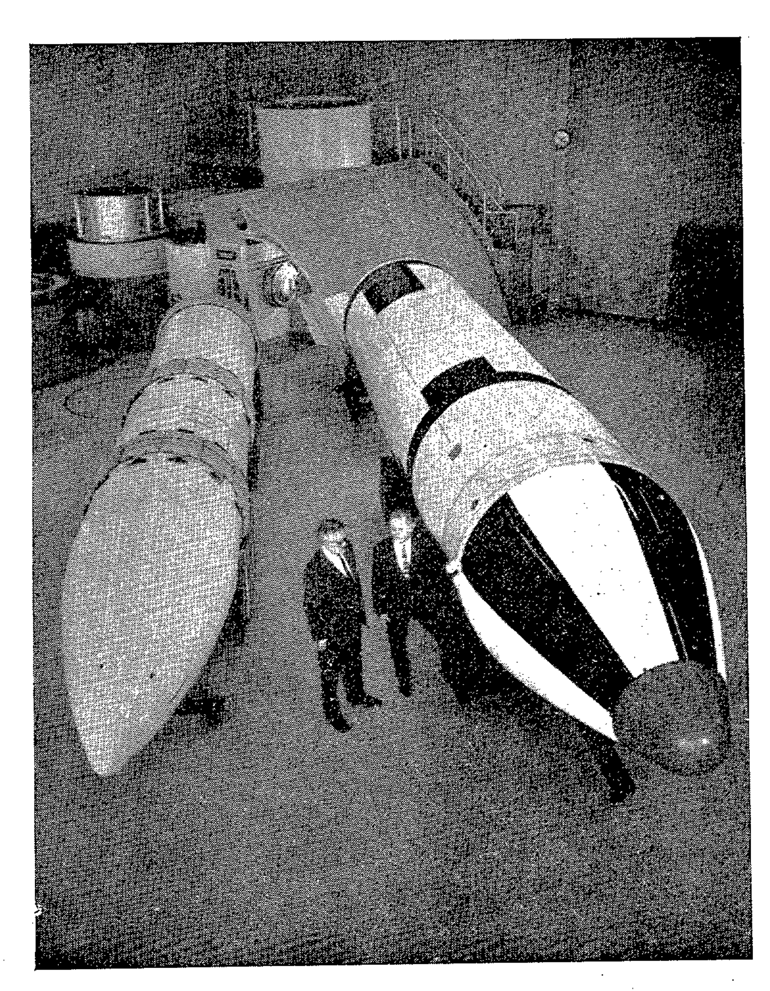
El satélite europeo, con el que se proyectaba llevar a cabo el estudio de las radiaciones cósmicas y solares para recoger datos con vistas a futuros vuelos espaciales tripulados, ha fracasado al no haber entrado en ignición la cuarta fase del cohete impulsor «U. S. Explorador». Se sabe que las tres primeras fases del cohete se separaron del satélite merced a las señales llegadas a las estaciones de rastreo de la tierra, pero parece ser que durante la tercera, la ignición no fué total y perfecta. Lo que dió lugar a unas averías que impidieron la ignición de la cuarta y última fase.

Las autoridades de la base de las fuerzas aéreas de Vandenberg iniciarán una investigación para determinar las causas del fracaso.

Las siglas «Esro» corresponden a la «European Space Research Organization» (Organización Europea de Investigación Espacial) y porta banderas de España, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania occidental, Italia, Holanda, Suecia, Suiza y Gran Bretaña, siete de las cuales contribuyeron a su financiación.

Cooperación americo-nipona en satélites.

La Nipon Electric Company (NEC) y Hughes Aircraft Co., de la ciudad de Culver (California, Estados Unidos), han formado una nueva empresa mixta llamada Satellite Telecommuni-



El misil balístico "Polaris", a la izquierda de la fotografía, aparece junto al "Poseidón", que es ocho veces más eficaz que el primero. Cada submarino nuclear puede llevar 16 de estos misiles.

cations Company (SALTECO) para la explotación comercial y construcción en todo el mundo de estaciones y equipos terrestres para las comunicaciones por satélites.

El anuncio se hizo después de registrar la constitución de la sociedad en el Estado de Delaware. La oficina de la nueva compañía en Tokio está en la oficina central de NEC.

Además de la promoción de ventas y comercialización, las actividades de la nueva compañía incluirán la ingeniería y aplicación de sistemas, estudios sobre el terreno, instalaciones para pruebas, mantenimiento, suministro de repuestos, construcción, operación de estaciones terminales bajo contratos y otras funciones de servicio y ayuda en el sitio.

Una parte considerable de la fabricación actual de estaciones terrestres y equipos corresponderá a las compañías matrices. La bien conocida y claramente demostrada competencia de NEC en el campo de las comunicaciones terrestres complementará la experiencia y esfuerzos precursores de Hughes en las comunicaciones espaciales.

NEC suministró todo el equipo de comunicaciones por satélite para la estación terrestre de Kashima cerca de Tokio que transmitió en directo el reportaje televisado de los Juegos Olímpicos de Tokio en 1964 a través del Pacífico, mediante el Syncom III, satélite estacionario construído por Hughes para la Administración Aeronáutica y Espacial Nacional de los Estados Unidos.

NEC tiene un contrato con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) para una estación terrestre experimental de comunicaciones por satélite que se construirá en Ahmedabad, India, con fondos de las Naciones Unidas.

NEC ganó también un contrato para el suministro de equipos multiplex a la Communications Satellite Corporation (COMSAT) para dos terminales terrestres en Brewster Flat, Wáshington, y Paumalu, Hawaii.

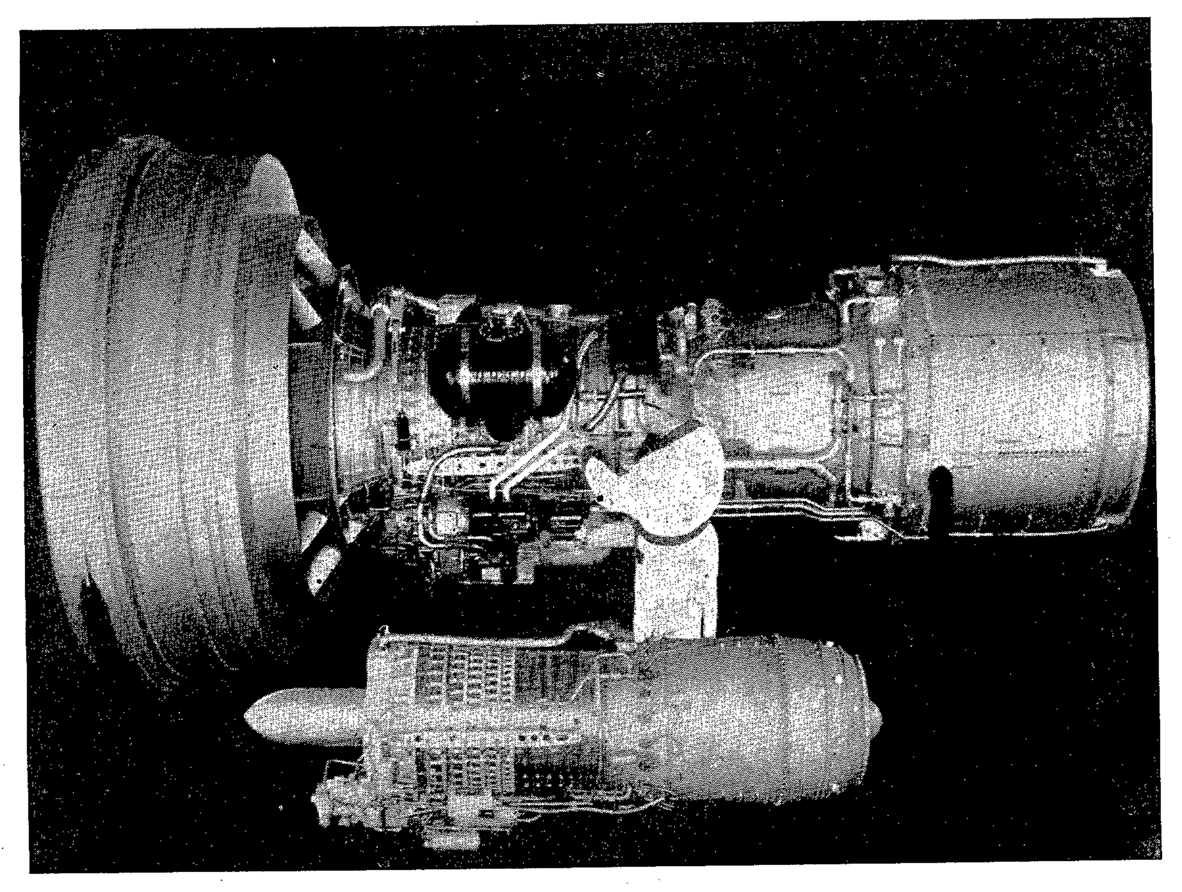
Hughes, constructora del Pájaro Madrugador (Intelsat I), el primer satélite de comunicaciones comerciales del mundo, diseñó también y construyó el vehículo espacial Surveyor, de gran éxito que recientemente tomó más de 10.000 fotografías de la superficie de la Luna.

La asociación entre NEC y Hughes data del año 1960 cuando ambas firmas formaron la empresa mixta Nippon Aviotronics Co., Ltd. y en 1961 inauguraron una fábrica en Yokohama, principalmente para el mantenimiento y revisión del radar y sistemas para controlar el armamento de los aviones. Además, colectivamente las dos compañías han instalado una estación para la investigación de las comunicaciones por satélite en Hot Springs, Arkansas, Estados Unidos.



Fotografía de la costa oriental de Africa e islas de Zanzíbar, tomada por un satélite "Cosmos" soviético.

MATERIAL AEREO



El gigantesco TF-39, de cerca de seis metros de longitud, es el motor del avión de transporte de la U. S. A. F. G-5A.

ESTADOS UNIDOS

El mayor hangar del mundo.

En Atlanta se está construyendo un hangar que se considera como el mayor del mundo, y que servirá de albergue a los aviones de transporte de las Fuerzas Aéreas C-5A.

La nueva estructura, que se espera esté terminada en el próximo mes de diciembre, ocupará un espacio superior al de un edificio de cinco pisos de altura.

La superficie cubierta por el hangar será similar al de un campo de futbol, y en el mismo podrán acoplarse dos aviones completos C-5A y todos los equipos necesarios para efectuar las correspondientes pruebas de fatiga.

En el centro de la estructura estarán las dependencias destinadas a oficinas, laboratorios y departamentos administrativos. El local servirá de sede a Lockheed para efectuar sus pruebas de vuelo con estos nuevos aviones, que se espera que entren en funcionamiento en junio de 1968.

Las paredes, y también las puertas del hangar, estarán recubiertas de paneles de acero y de un material aislante, formando una especie de sandwiches.

Programa SST.

El presidente Johnson ha pedido al Congreso un crédito de 200 millones de dólares, que sumados a los 200 ya otorgados para el año fiscal 1967, se aplicarán al programa SST.

La participación de las Compañías americanas en la financiación del programa asciende a otros 52 millones de dólares.

El Gobierno estadounidense percibirá un 6 por 100 del precio de venta del SST, lo que significa la amortización del crédito por la venta prevista de 500 unidades del Boeing 2707. Los cálculos del mercado poten-

cial señalan que en el período 1975-1990 se pedirán de 300 a 1.200 unidades.

El Secretario de Transporte de Estados Unidos declaró que el Boeing 2707 podrá efectuar su primer vuelo en el curso de 1970, para ser puesto en servicio a partir de 1975.

En el siguiente cuadro se recogen las informaciones sobre fechas y características del Boeing 2707:

Primer vuelo: Fin de 1970.

Entrada en servicio: A partir de 1975.

Velocidad: 2.800 Km/h.

Radio de acción: 6.400 kilómetros.

Pasajeros: 250-350.

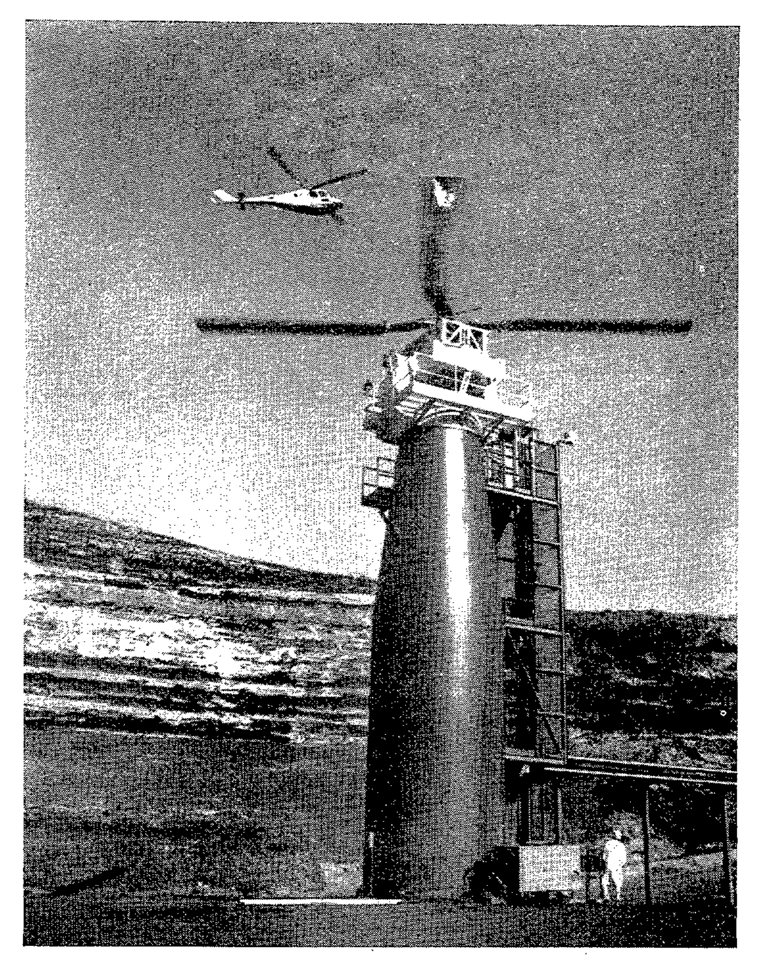
Peso máximo: 300.000 Kg.

Costo de puesta a punto: 1.400 millones de dólares.

Aterrizaje con visibilidad nula.

Las Fuerzas Aéreas norteamericanas están desarrollando un nuevo sistema de aterrizaje, que se acerca a la meta de aterrizaje de aeronaves con techo nulo y visibilidad nula.

El primer paso es obtener el certificado del Organo Federal de Aviación de segunda Categoría, con el gran avión de reacción «fanjet» de 44 metros de longitud y 144.240 kilogramos de empuje, C-141 Starlifter, de las Fuerzas Aéreas, aterrizando en condiciones meteorológicas en que el techo es de 30 metros y la longitud visual de la pista es de 366 metros. Esto constituye la mitad de los requisitos de techo y visibilidad de la primera Categoría, bajo la que la mayoría de los aviones de líneas regulares vuelan actualmente. Se espera que el sistema de aterrizaje en todo tiempo con el C-141 obtenga el certificado de segunda Categoría en el mes de junio, a continuación de unas demostraciones en las instalaciones de pruebas del Organo Federal de Aviación, cerca de Atlantic City, New Jersey.



Torre de pruebas de rotores de la Lockheed, en California, dotada de un motor eléctrico de 15.000 HP. de potencia que, a su vez, alimenta varios motores de 850 HP. para la simulación de vuelo de helicóptero.

De mucha más importancia para el futuro de la aviación, es sin embargo, el hecho de que el nuevo sistema está casi saltando la segunda Categoría y corre hacia su principal objetivo de desarrollar criterios para la tercera Categoría del Organo Federal de Aviación. Bajo la tercera Categoría, el techo sería cero, y el alcance visual de pista iría decreciendo progresivamente a 213 metros, a 45 metros y finalmente a cero.

En las pruebas de las Fuerzas Aéreas, un C-141 equipado con el nuevo sistema AWLS ha simulado más de 200 aterrizajes en condiciones cero - cero en la Base Aérea de Dobbins, Georgia, cerca de la ciudad de Atlanta.

La demostración de aterrizajes con los requisitos de la segunda Categoría del Organo Federal de Aviación (techo de 30 metros y visibilidad de 366 metros) no representó ninguna dificultad —dijo H. B. Armitage, piloto de pruebas de técnicas de vuelo de Lockheed—. No nos molestamos en volver a tomar el mando del avión cuando descendía hasta una altura de 30 metros. Dejamos al siste-

ma de aterrizaje en «todo tiempo» que gobernase el avión hasta posarse en tierra automáticamente.

Efectuó aterrizajes de gran precisión, totalmente automáticos, y se ajustó a límites de dispersión lateral y longitudinal mucho más estrictos que los exigidos para el certificado de segunda Categoría, manifestó el piloto.

El avión C-141 con sistema AWLS aterrizó automáticamente en un espacio de 3,6 metros, más o menos, de la línea central de la pista durante las pruebas. Aterrizó a unos 91 metros, más o menos, de la distancia de la pista desde el punto de toma de contacto normal. Voló a la velocidad de aproximación recomendada por el Organo Federal de Aviación y que oscila entre 125 y 155 millas por hora. Su velocidad de descenso inicial fué de 213 metros por minuto que fué reduciéndose hasta 61 metros por minuto en la toma de contacto.

Al objeto de que la visibilidad sea absolutamente cero, el parabrisas del avión se encuentra tapado con un paño negro. El piloto, mientras se efectúa la maniobra, retira totalmente sus manos de los controles, dejando que el sistema de aterrizaje desarrollado por los técnicos de Lockheed en colaboración con las Fuerzas Aéreas Norteamericanas, lleve el control del avión.

Este nuevo sistema se espera que sea adoptado por todos los aviones C-141 de las Fuerzas Aéreas Norteamericanas, cuando las pruebas que actualmente se realizan hayan concluído y se extienda el correspondiente certificado de seguridad.

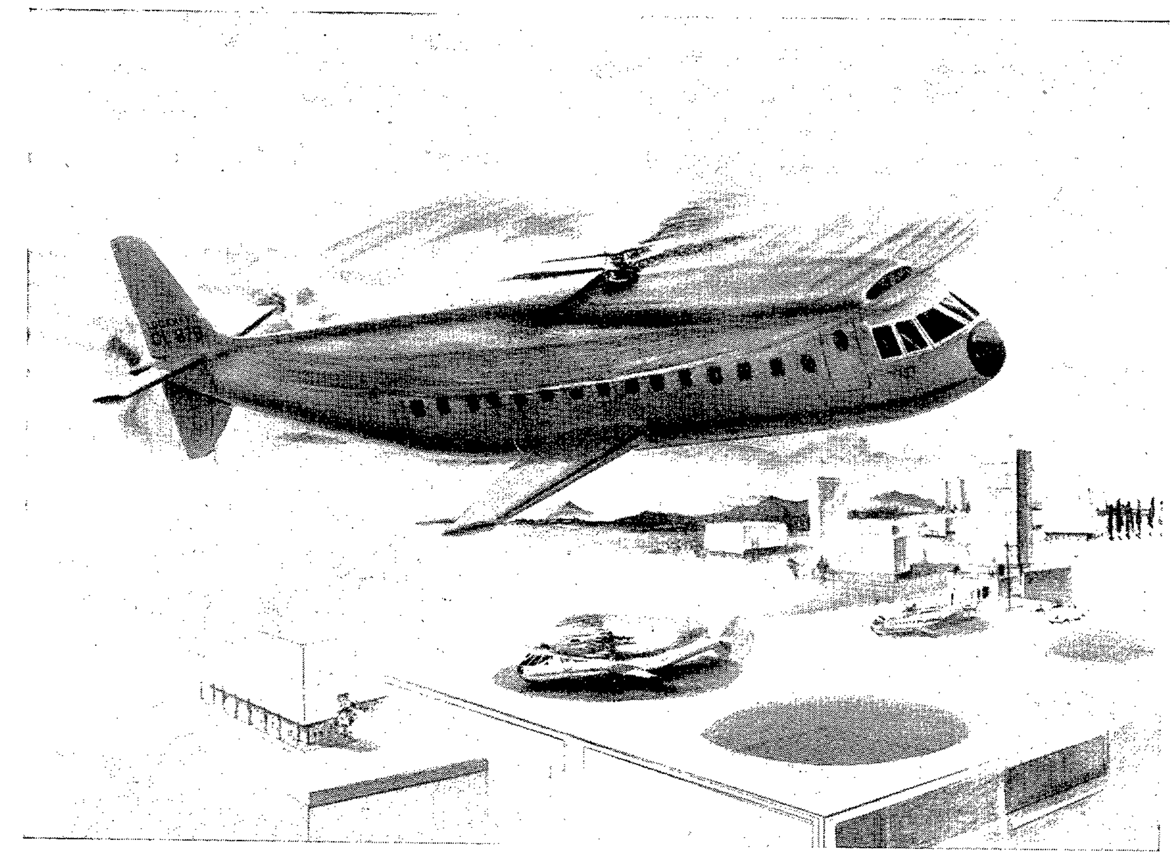
Durante los últimos años, son varios los países que luchan por el perfeccionamiento de un sistema automático de aterrizaje, que permita posarse sobre la pista a los aviones aunque la visibilidad sea absolutamente cero. Entre estos países figuran Inglaterra y Francia, además de los Estados Unidos.

De acuerdo con las pruebas efectuadas hasta la fecha, parece ser que el sistema que actualmente se está ensayando reúne las características exigidas para esta clase de equipos.



En el tablero de instrumentos del helicóptero gigante ruso MI-10 vemos la pantalla de televisión de un circuito cerrado para el control de la carga que lleva junto al tren de aterrizaje.

AVIACION CIVIL



Para ayudar a descongestionar las carreteras, el Instituto Americano de Aeronáutica y Astronáutica ha propuesto aviones mixtos de ala fija y helicópteros, como el que aperece en el diseño, capaz para 70 pasajeros a 480 km/h. que, despegando y aterrizando verticalmente, enlazará los aeropuertos con los helipuertos urbanos.

INTERNACIONAL

El transporte aéreo en 1966.

1966 fué el primer año en el que los ingresos totales de las líneas aéreas regulares del mundo excedieron de 10.000 millones de dólares, y el año en el que estas líneas aéreas obtuvieron las más grandes ganancias de explotación. Las cifras preliminares dadas a conocer por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional indican una ganancia de explotación de 932 millones de dólares respecto a las líneas aéreas regulares de los 113 Estados miembros de la OACI en relación con los ingresos totales de 10.600 millones de dólares, comparados con los 900 millones de dólares de ganancia de explotación respecto a los ingresos de 9.400 millones de dólares en 1965 y 612 millones en relación con los ingresos de 8.100 millones de dólares en 1964.

El informe anual del Consejo a la Asamblea, que describe el progreso de la Aviación civil en 1966, al mismo tiempo que menciona el trabajo realizado por la OACI, muestra, sin embargo, que 1966 fué sólo el tercer año mejor desde el punto de vista de la seguridad aérea. La tendencia a largo plazo hacia la mejora de la seguridad de los servicios regulares de transporte aéreo mundiales (internacionales e interiores) cambió de signo en 1966, por primera vez desde 1960. El índice de accidentes por 100 millones de pasajeros-kilómetros pasó de 0,35 en 1965 a 0,40 en 1966, y el número de víctimas de 684 a 908. Parece

evidente, sin embargo, que este empeoramiento de los índices de accidentes puede considerarse como temporal, por deberse a la concurrencia fortuita de diversos accidentes graves sufridos en aeronaves relativamente grandes con factores de carga especialmente altos.

Convenio SAS-New York Airways.

Líneas Aéreas Escandinavas y New York Airways han llegado a un acuerdo para proporcionar servicio de helicópteros a los pasajeros de SAS entre el aeropuerto internacional John F. Kennedy y la zona más densa de Nueva York.

El servicio de helicópteros, que ofrece el viaje tanto en un solo sentido como el de ida y vuelta, a precios reducidos, enlazará el aeropuerto de entrada John F. Kennedy con el helipuerto de Pan Am, en la parte baja de Nueva York, el helipuerto de Wall Street, White Plains, en Nueva York, y Tebertoro, en Nueva Jersey, con los vuelos transatlánticos de SAS.

Las tarifas establecidas son de 5 dólares entre John F. Kennedy y Wall Street; 5,50 entre John F. Kennedy y el helipuerto de Pan Am o Tebertoro, y 9 dólares entre John F. Kennedy y White Plains. Ida y vuelta cuesta doble.

SAS es una de las primeras compañías internacionales que logra este contrato de transporte con New York Airways.

Aviones comerciales en 1966

Durante el año se entregaron 354 aviones de reacción, lo que supone un considerable aumento con respecto a los años anteriores. De este total, correspondían 129 a los bimotores «BAC-111», «DC-9» y «Caravelle», y 116 a los trimotores, especialmente el «Boeing 727», lo que significa que casi el 70 por ciento de las entregas estuvieron constituídas por transportes de pasajeros de corto y medio radio de acción. Además de estos 354 reactores, fueron entregados 144 de turbohélice, constituidos por bimotores de corto radio de acción (excepto 11 aviones de carga «Lockheed L-382»). El número de aviones de reacción encargados en 1966 ascendió a 649 algo menos que el número de los encargados en 1965, aunque varias veces más que los encargados en cualquiera de los años anteriores. Casi la mitad de estos pedidos



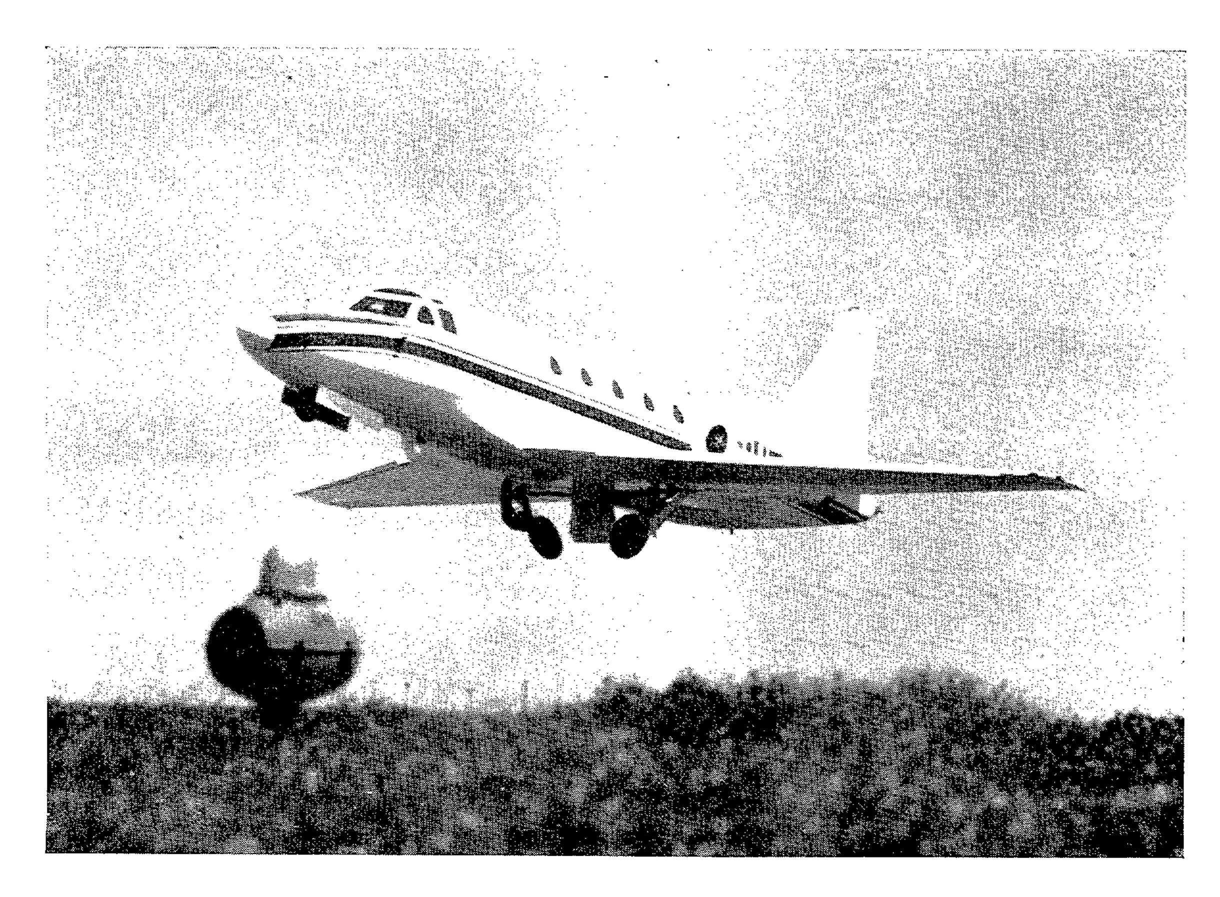
El "VFW-H-3" es un nuevo helicóptero fabricado en Bremen, en la República Federal Alemana.

estuvieron integrados por bimotores y trimotores, pero el mayor pedido correspondió a los «DC-9» y a los «Boeing 727». Además se encargaron 81 «Boeing 747» y 61 aparatos «DC-8» en su versión ampliada, de la serie DC-8-60». Los pedidos de turbohélices ascendieron únicamente a 74.

Al terminar 1966 el total de aviones de reacción entregados a las compañías de los Estados miembros de la OACI ascendió a 1.712, de los cuales algo más del 50 por ciento fueron cuatrimotores de pasajeros de gran radio de acción, el 42 por ciento trimotores y bimotores de radio corto y medio, y el resto aviones de carga. Una vez servidos los 1.160 pedidos pendientes al terminar 1966, el número de reactores entregados ascenderá a 2.872, de los cuales el 40 por ciento estará constituído por tetramotores, el 29 por ciento por bimotores, el 18 por ciento por trimotores y el 13 por ciento restante por aviones de carga. Puede también observarse que del total de 2.872 aviones de reacción, el 52 por ciento serán «Boeing», el 28 por ciento «Douglas» y el restante 20 por ciento de la «Sud-Aviation», «British Aircraft Corporation, «Hawker Siddeley» y «Convair».

Respecto a la composición de la flota total actualmente explotada por las compañías de los Estados miembros de la OACI, puede observarse que al terminar 1966 se encontraban en servicio cerca de 5.900 aviones de transporte de todos los tipos, con un peso máximo de despegue superior a los 9.000 kilogramos.

Cerca del 28 por ciento de estas unidades eran reactores, el 20 por ciento turbohélice y el 52 por ciento aviones con motor de émbolo. Es interesante observar que los bimotores con motor de émbolo constituye todavía un tercio de la flota (cerca de la mitad son «DC-3»). Sin embargo, el número de aviones con motor de émbolo, que es algo superior a 3.000, representan únicamente el 9 por ciento de la capacidad ofrecida.



El avión para hombres de negocios "Sabreliner", capaz para diez pasajeros, despega en Los Angeles.

LA BOMBA QUE GANO UNA GUERRA

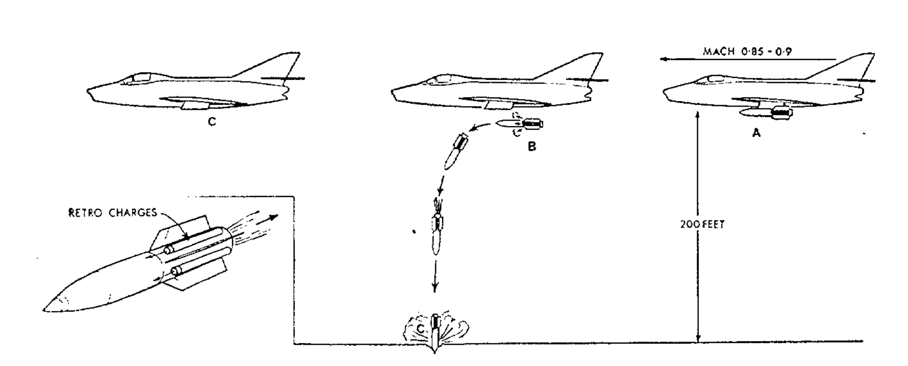
Por ROBERT R. RODWELL
(De *Flight International.*)

Se divulga la noticia referente a la bomba perforadora de hormigón armado usada por Israel.

El arma clave utilizada por Israel en la absoluta y fulminante derrota que infligió a sus vecinos árabes este mes fué una bomba de poco peso, de diseño revolucionario, concebida y fabricada por las industrias militares de Israel, que fué utilizada con eficacia insuperable para dejar en el suelo a la Fuerza Aérea egipcia durante las tres primeras horas de la guerra. Concebida para ser lanzada con extraordinaria precisión, desde aviones que realizan una sola pasada a velocidades de alrededor 0.85 ó 0.9 de Mach, y a una altura de tan sólo 200 pies, el arma está hecha especialmente para perforar secciones de las largas pistas de vuelo que necesitan los cazas de elevadas características en el cálido Oriente Medio. Con ella obligaron a los aviones árabes a permanecer en tierra, convirtiéndolos en fácil presa de los pilotos israelitas, que después los atacaron con fuego de cañón y cohetes.

Esta bomba, que se cree tiene unos 8 pies de largo y poco más de un pie de diámetro máximo, tiene retro-cohetes para anular su velocidad de avance en el momento de soltarla. Otra versión, utilizada también este mes, posee un paracaídas de resistencia al avance, proyectado y construído por Irving en Letchworth, Herts, para conseguir el mismo resultado. Frenada rápidamente hasta anular la velocidad hacia adelante, la bomba se inclina entonces para apuntar verticalmente hacia abajo, y se dirige a tierra como un dardo por medio de un cohete que se enciende cuando ha alcanzado la posición vertical. Es cierto que sólo hace falta, en todo caso, una pequeña carga explosiva para conseguir los resultados deseados (que consisten en baches relativamente pequeños que, situados acertadamente, impiden a los aviones despegar). Se cree que el arma pesa poco más de 500 libras.

Después de nueve días de estar indagando en busca de información en Israel, luego de haber llegado a Tel-Aviv el 8 de junio, pude sacar la consecuencia de que lo que preparó el camino para el gran triunfo de Israel fueron los ataques iniciales simultáneos contra las pistas de vuelo y las instalaciones de radar árabes, porque para la Fuerza Aérea Israelita fué una cuestión relativamente fá-



El dibujo muestra la forma de lanzamiento de la bomba desarrollada y fabricada por la industria militar israelí y empleada con éxito contra sus adversarios árabes.

cil destruir en ataques posteriores centenares de aviones árabes importantes en sus estacionamientos. Sin protección ni apoyo aéreo ninguno, las fuerzas de tierra árabes pronto se derrumbaron.

Muchas de las conjeturas que los periodistas y otras gentes se pasaban unos a otros en Tel-Aviv para explicar la instantánea aniquilación de las Fuerzas Aéreas árabes eran indudablemente ingeniosas.

Eran resultado lógico de las rigurosas medidas de seguridad que rodea a la aviación militar de Israel. A pesar de las veces que durante mi estancia intenté ver algo directamente de la Fuerza Aérea, de hablar con los pilotos y oficiales de Estado Mayor que desempeñaron su papel en el ataque victorioso, no pude obtener ninguna facilidad por parte de los israelitas, salvo una corta visita a un aeródromo egipcio capturado. Me vi obligado a levantar el campo y regresar el pasado sábado. Esto estaba en marcado contraste con los esfuerzos hechos por los Servicios de Información oficial para mostrar a los corresponsales extranjeros aspectos de la guerra terrestre y, después, la administración de los territorios recientemente ocupados. Sometido a la estrecha censura impuesta, no pude ni siquiera aludir, en el despacho que se publicó en *Flight* de la semana pasada, a la existencia de la bomba "perforadora de hormigón", como llaman en hebreo a esta bomba. Una referencia que se hacía a que las pistas de vuelo habían sido los objetivos de los primeros ataques fué borrada categóricamente, y tuve que cambiarlo, con el censor por el eufemismo "instalaciones y servicios en tierra".

Recapitulando el informe de la semana pasada: 16 aeródromos egipcios fueron alcanzados en las dos primeras oleadas de ataques israelitas, durante las tres horas primeras que comenzaron a las 0745 del día 5 de junio. Los primeros en ser atacados fueron los aeródromos de los bombarderos, seguidos por las bases de los cazas, y habla mucho en favor de la pericia israelí el que pudieran destruir las distintas bases de bombarderos situadas en Luxor y Ras Banas, desde donde se habían montado muchos de los ataques egipcios de bombardeo en el Yemen. Estos aeródromos fueron alcanzados por Vautours que operaban desde Harzerim. Aun llevando cargas mínimas, pero eficaces, y el máximo de combustible para cubrir la distancia, los Vautour se vieron obligados a volar a una altura óptima (con un solo motor) de unos 23.000 a 26.000 pies, hicieron un descenso planeado para efectuar ataques a gran velocidad y baja altura, y subieron de nuevo para hacer el vuelo en crucero con un solo motor, descendiendo después planeando hasta llegar a Hatzerim. Desde el punto de vista israelí, el valor de las bombas perforadoras de hormigón es que evita la necesidad del bombardeo en picado para colocar las bombas con precisión. Las bombas de tipo clásico que se arrojan a baja altura, en pasadas rápidas tienden, naturalmente, a rebotar y salirse de las pistas, y por eso su precisión es escasa. Pudiendo acercarse los aviones israelitas, desde muy grande altura a las llanuras del desierto sin ser sorprendidos y efectuar el ataque a gran velocidad y escasa altura, los antiaéreos egipcios nunca tuvieron ocasión de causarles graves daños.

Parece que todo el mundo está de acuerdo en que muchos de los aeródromos egipcios, especialmente los que estaban situados en torno al Nilo inferior, fueron atacados desde el noroeste, manteniéndose los aviones de la Fuerza Aérea israelí a baja altura después del ataque y volaron describiendo una larga curva sobre el Mediterráneo antes de atacar a los egipcios desde atrás. Esta táctica bien pudo dar lugar a que el Rey Hussein creyera al principio que se habían empleado aviones ingleses y norteamericanos desde portaviones, porque los aviones, que se mantuvieron muy bajos después de partir de la serie de aeródromos del centro de Israel (Hatzor, Ekron, Lod y Ramar David), permanecerían protegidos por la "sombra" de radar de las montañas de Judea, después del despegue, sin que la estación de radar de vigilancia jordana Marconi 547, establecida en Ajlun, pudiera registrarlos. Después aparecerían en las pantallas de radar de Ajlum volando con dirección a Egipto, procedentes del noroeste, y el suponer que procedían de Chipre o de portaviones situados en el Mediterráneo pudo parecer razonable en aquel momento. De todos modos, la estación de Ajlun fué destruída cuando los israelitas dirigieron su atención a Jordania, y Siria más tarde, el lunes 5 de junio. Se cree que el Aeropuerto de Amman fué atacado por dos oleadas de ocho Mystère, y esto fué suficiente para dejarlo sin 200 yardas continuas de

hormigón en buen estado. A pesar del intenso castigo infligido a la Fuerza Aérea jornada, con la destrucción de 21 Hunters (su únito tipo ofensivo), ésta mostró cierto deseo de luchar, realizando cortas incursiones, atacando y retirándose, en Israel, lo que fué más que lo que los egipcios consiguieron hacer.

Parece probable que los aeródromos de Sinaí fueron atacados por aviones que volaran en rutas directamente desde Israel, y la Fuerza Aérea israelita acepto un riesgo calculado, dejando intacto el aeródromo de El Arish, a tan sólo seis minutos de vuelo en reactor de Tel-Aviv, aunque destruyó los seis Mig-17 que allí había estacionados. Los israelitas querían El Arish como base de vanguardia para lanzamientos de suministros de los Noratlas y los C-47, y cayó en seguida ante la más septentrional de las acometidas blindadas israelitas en Sinaí. Esta fuerza, mandada por el General de Brigada I. Tal, cruzó a través del extremo meridional de la franja de Gaza desde Negev, para separarla de Egipto, se dirigió hacia occidente y avanzó a lo largo de la costa. Se dice que en Tel-Aviv, sin que se confirme ni niegue categóricamente, por parte de los funcionarios, que seis Mig 21 argelinos que llegaron sobre El Arish mucho después de que se hallara en manos de israelitas, fueron engañados por operadores de la Fuerza Aérea Israelí, que hablaban árabe, para que tomaran tierra, y fueron capturados intactos.

Hay ciertos principios fundamentales que subrayan la estrategia de Israel. Uno es que nada es más vital que iniciar el primer golpe, y otro es la decidida dedicación a lo inesperado y fuera de lo habitual. En efecto, se ha oído decir a un miembro del Alto Mando israelí que los manuales militares corrientes sólo sirven para fines sanitarios. Por el contrario, con su estacionamiento de aviones hecho con precisión, como si de una exposición en tierra se tratara, con sus inflexibles ideas tipo línea Maginot, representadas por sus largas líneas fortificadas de tanques atrincherados, los egipcios siguieron demasiado rígidamente las tradicionales doctrinas militares, mientras que día y noche las acometidas israelías blindadas les desbordaban y destruían desde detrás. En este contexto (brillantes excéntricos que atacaban a los conformistas de los libros de texto) parece seguro que la Fuerza Aérea israelí utilizara algunos trucos hábiles, aparte de su bomba única, en este gran ataque preventivo. No faltan pilotos que hablen árabe en las Fuerzas Aéreas israelíes, que tal vez sembraran la confusión en las frecuencias utilizadas por los egipcios, especialmente después de que fueron destruídas las instalaciones de radar. Otra explicación para la total falta de preparación de la Fuerza Aérea egipcia, que se comentaba en Tel-Aviv, y que parece tener cierta consistencia es que gran parte de ella había volado anteriormente en una operación de prácticas al amanecer del 5 de junio, y cuando la Fuerza Aérea israelí atacó sus aviones estaban siendo repostados y sus tripulaciones desayunando.

No fué esta la suerte de dos pilotos egipcios que estaban prestando servicio de alerta rápida en dos Mig-17, destrozados en Jebel Libne, el aeródromo egipcio capturado que yo visité. Jabel Libne había sido la base de 15 Mig-17 y 19, y los israelitas lo habían bombardeado para dejar, por lo menos, 1.100 metros, de sus 2.800 metros de pistas de vuelo, intactos para que sus propios Noratlas y C-47 (aviones de transporte) pudieran utilizarlas. Hacia la mitad de la pista, ésta estaba llena de baches que, al tener sólo unos pocos pies de diámetro y no una gran profundidad, parecían ser fáciles de reparar. La Fuerza Aérea israelí evitó esta posibilidad cuando, al atardecer del 5 de junio, retornó a todos los aeródromos que habían sido atacados por la mañana y los sembró con bombas de acción retardada, dispuestas par explotar a todas las horas de la noche, disuadiendo de este modo al enemigo de emprender su reparación. Para el martes por la noche, cuando las pérdidas de aviones árabes habían llegado a la cifra de 427, ya no era necesario tomar esa precaución. El miércoles, día 27 de junio, virtualmente todo el peso del esfuerzo israelí se orientó hacia el Apoyo Directo y a la destrucción de varios centenares de tanques egipcios que estaban embotellados en el Sinaí por el cerco israelí, que había capturado los pasos de las montañas detrás de ellos. Ocupada en una labor de apoyo inmediato, desde el mismo comienzo, estaba la flota de aviones escuela, Fouga Magister, de construcción local, en manos de pilotos de la reserva, principalmente, que habían combatido muy intensamente atacando las posiciones jordanas en la lucha en torno a Jerusalén. Los Magister mantuvieron estos

ataques durante las horas nocturnas, atacando objetivos iluminados por reflectores situados en las alturas israelíes e inclinados de modo que proyectaran su luz a través del valle sobre las posiciones jordanas. La artillería pesada jordana, enterrada detrás de una loma, fué atacada intensamente por los aviones ligeros atacantes.

El oficial en jefe israelita que ocupó el aeródromo de Jebel Libne, que después ha sido bautizado con el nombre de Estación Hivnat, de la Fuerza Aérea israelí, dijo que se había capturado gran cantidad de material, y ciertamente, no fué por falta de material por lo que los egipcios fueron derrotados. (Muchos de los cohetes de 80 mm. disparados por los Fouga Magister en la guerra procedían directamente de las existencias que había en El Arish). La mayor parte de los locales habitables eran subterráneos, y había pocos edificios aparte de las tiendas israelíes y los muros de contención de adobes que aliviara la pétrea aridez del panorama de Jebel Libne. Inspeccionamos uno de los dos Mig-17 que habían sido capturados, ocupados, según parece, y con los cables de la puesta en marcha enganchados, enfrente de los dos cobertizos QRA que flaqueaban el umbral de la pista de vuelo. Otros Mig destrozados yacían por allá; los que habían sido cogidos con sus revestimientos, aparte de estar algo chamuscados se hallaban indemnes. También lo estaban varios Mig-17 de madera que habían sido montados por la Fuerza Aérea egipcia, y que, según el Oficial en Jefe, había considerado que no valía la pena de gastar un cohete en ellos.

El no haber disparado contra los aviones simulados de madera y la atinada precisión lograda contra los verdaderos aviones dió lugar a que se hicieran conjeturas entre los periodistas diciendo que los israelitas poseen un arma "que se orienta hacia los metales". Francamente creo que los Mig de madera no hubieran engañado a ningún piloto entrenado que los viera a 400 yardas.

Tenían colocada la cola demasiado baja, un diedro exagerado, y lo más notable es que los habían dejado en posiciones demasiado tentadoras, pero irreales (precisamente al borde de las pistas, estando los aviones reales mucho más lejos, en torno a las pistas de rodaje y en lugares protegidos. Hay poco fundamento para suponer que la Fuerza Aérea israelí haya utilizado otra cosa que el fuego de cañón y cohetes de tipo clásico para destruir los aviones, aunque es posible que en estos ataques se haya usado una versión de fragmentación de la bomba perforadora de hormigón. Las pruebas fotográficas demuestran que los egipcios, en muchos casos, facilitaron la tarea de los israelitas al disponer largas filas de aviones aparcados unos junto a otros, cargados de combustible y de bombas, dispuestos a explotar con un solo impacto. Hubo casos en que los pilotos israelitas resultaron muertos por las explosiones que ellos produjeron.

Nada se dijo en Tel-Aviv acerca de los misiles balísticos de que Nasser alardeaba tanto, pero en los que apenas si se creía, que habían sido revistados de cuando en cuando en El Cairo. Helwan, el lugar donde estaba situada la fábrica nacional egipcia de aviones, fué uno de los aeródromos atacados, pero no se sabe si la propia fábrica fué alcanzada o no. Otro objetivo probable, no mencionado en las declaraciones israelitas, es el conjunto de montaje y pruebas de misiles balísticos, al noroeste de El Cairo, que es posible que quedara fuera de combate en el primer ataque.

A pesar de la escala catastrófica de la derrota de Egipto (ver desde el aire el Desfiladero de Mitla, donde tuvo lugar la mayor destrucción de tanques, es ver un estrecho desfiladero lleno, durante cuatro o cinco millas o más, de negros cascos arrumbados de tanques y camiones ennegrecidos, unidos uno tras otro, en filas de tres y cuatro de frente, e incluso apilados unos sobre otros) sería erróneo sacar la conclusión de que los egipcios no mostraron deseo de luchar.

El General de Brigada S. Gavish, Jefe del frente meridional de Israel, dijo que los egipcios habían luchado más vigorosamente que lo hicieron en 1956; que el soldado egipcio luchó bien, pero fué abandonado, como antes, por sus oficiales y, sobre todo, por su espantado Generalato.

La Fuerza Aérea egipcia fué víctima de, tal vez, el ataque aéreo más decisivo de la historia: una combinación de la sorpresa israelí y la pericia técnica, así como de su increíble falta de preparación. Sin embargo, en las últimas horas de la batalla del Sinaí, cuando la situación de las fuerzas egipcias se hizo desesperada, mientras tra-

taban de abrirse paso hacia occidente camino del Canal de Suez, y buscando su refugio, lo que quedaba de cazabombarderos de la Fuerza Aérea egipcia se ordenó que volaran, despegando desde bases muy tierra adentro de Egipto y atacaron a los israelitas encarnizadamente. El General Gavish me dijo que estos ataques, realizados con ahinco, fueron precisos y afectaron duramente a los israelitas. Del mismo modo, algunas de las armas antiaéreas móviles que trataron de defender a los tanques cuando los israelitas gazaban de la superioridad aérea, fueron muy terribles.

No se ha dado a conocer por parte de la Fuerza Aérea israelí el número de salidas realizadas, pero un cálculo razonable es que fueron más de 1.000 las necesarias para causar tal destrucción en las Fuerzas Aéreas árabes en los primeros días.

Si no son exageradas, reflejan tanto mérito por parte del personal que atiende los aviones de la Fuerza Aérea israelita como par parte de los pilotos que, gracias a ellos, pudieron disponer de los aviones en todo momento.

Del material militar capturado, probablemente la mayor preocupación y problema que plantea es el de cómo llevarlo a Israel. Los 70 tanques Patton jordanos que fueron capturados intactos en el frente oriental fueron trasladados, sin complicaciones, al norte (ostentando todavía las insignias árabes), como reservas para el avance israelí dentro de Siria, el sábado, día 10 de junio. Personalmente me crucé con una docena, más o menos, que eran conducidos por risueñas tripulaciones israelitas, y que se dirigían aquel día al frente septentrional. Técnicamente, el premio mayor parece ser el asentamiento de misiles superficie-aire SA-2 "Guideline", a algunas millas al este de Suez. Los norteamericanos, que se han visto enfrentados con los "Guideline" durante muchos meses de incursiones ofensivas sobre Vietnam del Norte, seguramente que están deseando observarlo detenidamente. Los vi, desde el aire, brevemente, durante un vuelo sobre el Sinaí, y abajo en Sharm-el Sheik, y parecían estar intactos. Mi impresión se vió confirmada en Tel-Aviv por un grupo de fotógrafos de bombarderos (NBC) que había volado por allá. Sólo había sido disparado un misil, según dijeron. Había, por lo menos, nueve o diez en los lanzadores, y en la carretera que conduce a Suez había varios más, intactos, en los remolques, que habían sido abandonados durante la huída de los egipcios.

Como informé la semana pasada, los Mirages III C, de Israel, no dispararon ningún misil aire-aire Matro R. 530 en los combates aéreos que tuvieron lugar, confiando totalmente en sus dos cañones de 30 mm. Es significativo que de los 11 aviones árabes derribados en escaramuzas aéreas durante el año anterior a la guerra (un Hunter jordano, dos Migs 19 egipcios, y ocho Migs 21 sirios, más otro derribado por una patrulla naval sobre el Mar de Galilea), sólo uno lo fuera mediante un R. 530. Este arma adolece, al perecer, de las mismas desventajas apreciadas por los pilotos norteamericanos en los misiles aire-aire utilizados en combates aéreos sobre Vietnam del Norte: ha de ser lanzada a distancia demasiado grande del objetivo (2.000 yardas), y es inofensiva cuando se combate de cerca. Es posible que la Fuerza Aérea israelí posea ahora un conocimiento muy detallado del Mig-21, pues recibió uno como regalo de un piloto iraquí que desertó a primeros de año.

Existe cierta incertidumbre en cuanto a la utilización que los israelíes hicieron de los paracaidistas. La pista de aterrizaje de piedra y arena de Sharm-el-Sheik, en el extremo sur de la Península del Sinaí, y cerca de los cañones de 200 mm. de Ras Nasrani —con que el presidente Nasser intentaba asegurar el bloqueo del Estrecho de Tirán— era, al parecer, el objetivo de un proyectado asalto paracaidista. El caso es que la pista estaba asegurada por una pequeña fuerza trasladada en helicópteros desde Elait, en un recorrido de 175 kilómetros. Los helicópteros utilizados eran, probablemente, los Sud Super Frelons, recientemente adquiridos por Israel. El enemigo no ofreció resistencia, pues la guarnición egipcia huía hacia el norte para evitar ser cercada por el avance israelí a través del norte del Sinaí. Los transportes Noratlas, cargados de tropas, pudieron, pues, aterrizar. Fueron lanzados paracaidistas para asegurar el Paso de Mitla, sólo unos minutos antes de que las primeras fuerzas acorazadas egipcias que se retiraban alcanzasen el paso. También se cree que fueron lanzados paracaidistas para atacar por detrás las extremadamente potentes fortificaciones sirias a lo largo de los escarpados sobre el Valle de Hula, al norte del Mar de Galilea, en la

lucha sostenida a finales de semana. Pero el sábado, 10 de junio, en una descripción sobre el terreno, se nos dijo—sencillamente—que se había llevado a cabo un asalto frontal al escarpado, mediante fuerzas acorazadas e infantería mecanizada. Cuando, a última hora del día, fuimos a Siria y nos acercamos al combate que había de cesar aquella noche, pudimos echar una mirada desde las fortificaciones sirias emplazadas en los escarpados. Estas fortificaciones habían sido reforzadas constantemente a lo largo de casi veinte años, durante los cuales los sirios bombardearon intermitentemente los "kibbutzim" israelíes. Otros corresponsales compartían mi convicción de que un asalto frontal como el descrito, sobre laderas sembradas de minas, habría sido totalmente suicida para los israelíes (que admitieron haber tenido fuertes bajas en esta fase), al quedar totalmente expuestos al fuego sirio. Parecía imposible que estas fortificaciones se hubieran podido tomar sin haber lanzado fuerzas paracaidistas detrás de ellas, o, por lo menos, sin infiltrar furtivamente, de noche, tropas de comandos con el rostro pintado de negro y armados de cuchillos. Ciertamente, en esta fase final de la guerra total los israelíes contaron con un gran apoyo aéreo, y yo vi, desde lejos, los Mystères y Ouragons que bombardeaban fortificaciones a lo largo de las alturas, el 10 de junio, obligando al enemigo a retirarse. Durante esta fase se vió a los aviones tácticos israelíes lanzar bombas de napalm, mientras que algunos corresponsales, obligados con malas maneras a retirarse de un montón de cadáveres—que al parecer no mostraban heridas—, manifestaron la sospecha de que se habían empleado bombas de gas.

Evidentemente, los israelíes, enfrentados como se han hallado, desde la creación de su Estado, con los belicosos vecinos árabes que amenazaban con echarlos al mar, disponían de una brillante planificación, y pueden organizar una asombrosa y efectiva campaña en, como quien dice, veinte segundos justos. No obstante, excepto los planes ya establecidos, parece que esta asombrosa campaña no fué premeditada durante mucho tiempo, si es que llegó a serlo, pues a mediados de mayo los cuatro primeros pilotos del I. A. F. que habían de adaptarse a los Douglas A-4 Skyhawks fueron enviados a los Estados Unidos para empezar su instrucción. Fueron llamados posteriormente al empeorar la crisis, teniendo lugar una movilización total. La entrega del primero de los 48 Skyhawks que ha de recibir Israel está prevista para el mes de septiembre. Parece ahora menos segura la probabilidad de que Dassault vendiera a la Fuerza Aérea israelí el Mirage 5 (el Mirage IIIC, desarrollado como avión táctico), operación que antes de la guerra parecía estar totalmente acordada y sólo a falta de la firma del contrato. Es casi seguro que Israel habrá tomado muy a mal la política de desentendimiento del presidente de Gaulle en la reciente crisis, tan patentemente contrapuesta a la mayoría de la opinión pública francesa. Israel ha sentido enormemente el que su más fiel amiga la abandonara (aunque le enviase en Boeings 707 cinco cargamentos de piezas de repuesto de Dassault, desde Bordeaux-Merignac, justamente antes de que empezara la guerra), y son muchos los israelíes que ponen en duda la conveniencia de que se confíe en Francia en el futuro como principal abastecedora de armas.

Mucho más podría decirse del gran ataque aéreo israelí y de su campaña de seis días (que dejó fuera de combate a los egipcios en noventa y una horas), y que estudiarán como clásica los estrategas de los siglos futuros. Un eminente comentarista la ha descrito como el revés militar más absoluto y decisivo desde el de la Armada Invencible española; más prosaicamente, un corresponsal que, a pesar de actuar rápidamente, llegó cuando la guerra había acabado, dijo en Tel Aviv la semana pasada que aquella guerra "había sido demasiado rápida para la Prensa".

Es muy dudoso que los israelíes revelen mucho más acerca de esta campaña. Por la forma en que me informaron la semana pasada, mi opinión es que aun en el desbordante júbilo que sigue a la victoria total, mantendrán en secreto los datos sobre la actuación de sus Fuerzas Aéreas. La seguridad militar no es una frase hueca en Israel, ni algo que pueda criticarse o ridiculizarse; es un medio de vida rigurosamente practicado por todo el mundo. Pero cuando se sepa la historia completa, si es que llega a saberse, será digna de estudio, pues ha sido, en verdad, un hecho de armas fantástico.

CONTROL Y MANIOBRA DE LAS CRISIS

(De *Strategie.*)

En nuestra época, en que, gracias al arma nuclear, la disuasión ha adquirido una importancia determinante, el control de las crisis se ha convertido en un asunto capital. Sin embargo, se trata de un concepto lo bastante nuevo como para que haya necesidad de aclarar muchos de sus aspectos.

Sin pretender hacer un estudio exhaustivo, el presente artículo se dirige a precisar algunas nociones resultantes de un primer intento de análisis. Tratará, en primer lugar, del problema teórico, que será ilustrado a continuación con el ejemplo de Cuba. En una tercera parte será analizada la dirección de la maniobra de las crisis. El estudio abordará, finalmente, la cuestión de la prevención de las crisis.

I.—El problema teórico.

Un análisis del problema teórico permite descubrir mejor los factores que entran en juego en el control de las crisis.

Por lo pronto, es necesario definir lo que se entiende por crisis. Constituye un estado de tensión, en el curso del cual se corre un riesgo máximo de escalada hacia un conflicto armado y en el que se trata de impedir que el adversario adquiera cualquier tipo de ventaja política o militar. Esta ventaja representa lo que se juega en la crisis; por tanto, representa el mínimo riesgo para el defensor.

Esta definición lleva a reconocer dos objetivos: de una parte, la necesidad de limitar el conflicto, lo que obliga a la disuasión defensiva a los niveles nuclear y clásico; de otra parte, la obligación de detener la acción adversaria, lo que pone en juego la disuasión defensiva al nivel de guerra fría.

En este doble aspecto, lo que hace de la maniobra de las crisis un problema muy difícil y muy diferente de aquel que fué inicialmente resuelto por la NATO. La disuasión de la organización del pacto Atlántico no trataba más que de impedir la guerra o la opresión. Era, por tanto, una disuasión limitada a los niveles de empleo de las fuerzas militares. La maniobra de las crisis supone el llevar a cabo una disuasión, si no total, al menos mucho más extensa.

De estos dos objetivos se deducen dos consecuencias importantes.

1.º La disuasión limitada a las fuerzas militares es bien conocida y relativamente fácil de llevar a cabo desde que existen las armas nucleares. Pero para que la disuasión sea efectiva, la amenaza nuclear debe ser creíble. Dar una credulidad a la amenaza nuclear constituye el primer elemento de la maniobra, que será tratado más adelante.

2.º La disuasión al nivel de la guerra fría es de una naturaleza muy diferente a las disuasiones nuclear y clásica. A este nivel, la disuasión no puede tratar de prevenir las crisis, sino solamente de impedir su desarrollo en la lucha permanente

en que se enfrentan dos potencias. A una acción preventiva reemplaza una acción curativa. A la disuasión apropiada al nivel de la guerra fría debe, por tanto, añañirse una verdadera «estrategia de la acción».

Si se acepta esta idea de estrategia, el problema se hace más claro: al nivel de la guerra fría, se trata de luchar con vistas al éxito. Para esto, como en toda lucha, cada protagonista debe privar a su adversario de su libertad de acción, conservando siempre y, si es posible, aumentando la suya propia.

Es preciso, por tanto, determinar cuál es la esencia de la libertad de acción en la guerra fría. En esta forma de lucha donde la fuerza es siempre velada o insidiosa, todos los actos que se sitúan por debajo de un cierto grado de violencia, desde el punto de vista de nuestras propias fuerzas, son materialmente posibles, y por esto la disuasión toma una forma diferente. Se trata de paralizar las iniciativas adversarias por un conjunto de consideraciones que entrañan su inhibición. Existen claros ejemplos de esto último: el de Suez en 1956 contra Francia y la Gran Bretaña; el que sufrió Francia en 1957 cuando el bombardeo de Sakiet Sidi Yousset; el que ha limitado hoy día los bombardeos americanos en el Vietnam. En todos estos casos, es sobre todo el ambiente psicológico creado por la opinión internacional o la opinión nacional el que influye sobre la libertad de acción, lo cual supone una acción muy activa sobre el plan psicológico, por parte de los dos adversarios. Esta primera forma de acción es absolutamente esencial.

Una segunda forma de acción consiste en amenazar con llevar a cabo una operación ofensiva de guerra fría que el adversario no podría impedir y que le haría correr un riesgo por lo menos igual a los beneficios que espera obtener de la acción emprendida. Para esto es preciso disponer de objetivos adecuados, susceptibles de ser alcanzados por los medios de la guerra fría. Krouchtchev utilizó durante cierto tiempo un procedimiento parecido, su amenaza de firmar un pacto con Alemania del Este, hizo pasar automáticamente a un segundo lugar el asunto de los accesos a Berlín.

Si estas dos formas de acción no bastasen, es posible recurrir a un tercer procedimiento mucho más arriesgado, que consiste en llevar el nivel de la guerra fría a los niveles clásicos y nuclear. De hecho, se trata menos de declarar que se amenaza con la guerra si el adversario no cede, que de probarle con los actos que corre el riesgo de un conflicto militar si persiste en su acción. Es este el procedimiento que se aplicaría, por ejemplo, en Berlín, si una de las partes mostrase su determinación de abrirse un camino de acceso al mismo por las armas. Ha sido también este método el que se empleó durante la crisis de Cuba, cuando los americanos declararon el bloqueo parcial de la isla. Esta forma de acción permite transferir al nivel de la guerra fría la disuasión existente en los niveles clásico y nuclear.

II.—El ejemplo de Cuba.

El análisis precedente muestra el carácter particularísimo de la maniobra de las crisis.El ejemplo de Cuba constituye la primera aplicación consciente de estos principios.

Los americanos querían obligar a los soviéticos, en lo posible sin guerra, a retirar los misiles nucleares que habían instalado en Cuba. La aplicación del análisis anterior a las acciones llevadas a cabo por la Casa Blanca desemboca en el siguiente esquema:

1.º *Asegurarse del efecto de disuasión nuclear haciendo la amenaza creíble.*

Para ello se tomaron dos tipos de medidas: de una parte, las declaraciones muy firmes del Presidente Kennedy; de otra parte, la orden de alerta a las fuerzas nucleares americanas. Estas medidas se revelan allí como insuficientes, ya que los soviéticos continuaron enviando armas nucleares a Cuba.

2.° *Conciliarse con la opinión mundial.*

El Presidente Kennedy hace otras declaraciones para probar, apoyándose principalmente en documentos fotográficos, que hace publicar, que los soviéticos han instalado misiles nucleares en Cuba, aunque ellos niegan el hecho.

3.° *Amenazar con efectuar una acción ofensiva de guerra fría.*

Los americanos no hacen nada de esto, faltos sin duda de objetivos convenientes. Sin embargo, es posible que los soviéticos recurrieran a este procedimiento al instalar los cohetes en Cuba, ya sea para obligar a los americanos a ceder en el asunto de Berlín, ya sea para obtener una posición de fuerza con vistas a una posible reunión en la cumbre. Pero esa acción no les sirvió de nada, a causa de su fracaso en la acción que vamos a examinar.

4.° *Llevar el nivel de guerra fría a coincidir con los niveles de la guerra militar.*

Parece que este es el procedimiento que los soviéticos trataron de utilizar al instalar los cohetes nucleares en Cuba. Con ese hecho, esperaban poder ejercer más presión decisiva sobre los americanos. El inconveniente estaba en que, al hacerlo, se colocaban en la alternativa del «todo o nada», el «todo» conducía a la URSS a una guerra nuclear devastadora y el «nada» la dejaba sin acción. Del lado americano, por el contrario, la presión hacia la posible escalada a la guerra militar se realizó mediante una gama de medidas limitadas: movilización de 150.000 reservistas, preparación de una fuerza de desembarco en Cuba. La Casa Blanca materializaba así una amenaza que colocaba a los soviéticos ante la opción todo o nada, reduciendo así casi totalmente la libertad de acción de estos últimos. Mas la decisión de desembarcar hubiese sido, sin embargo, bastante arriesgada. La medida decisiva fué la del bloqueo aeronaval de Cuba, limitado a los buques transportes de armas. Esta medida, que, por otra parte, fué aplicada con precaución, no permitía justificar a los soviéticos su eventual recurso al «todo», aunque ello suponía un gran riesgo de dar lugar a incidentes muy graves en caso de combate entre buques americanos y soviéticos. Debido a esto, el nivel de la guerra fría se hace estrechamente solidario a los niveles de la guerra militar. Pero, sobre todo, se había establecido completamente la credulidad de recurso a la amenaza nuclear: el que los americanos aceptasen este riesgo mostraba a los soviéticos que la guerra nuclear podía estallar a causa de Cuba. Khrouchtchev tuvo miedo y, después de algunas peripecias, se llegó a un arreglo, que no era más que un compromiso.

Este ejemplo muestra que la maniobra de las crisis obliga a tomar una serie de medidas destinadas a probar al adversario que se está dispuesto a aceptar los eventuales fuegos antes de ceder. Se trata aquí de una maniobra esencialmente psicológica en la que cada una de las operaciones debe ser calculada cuidadosamente para hacer perder al adversario su libertad de acción, todo ello evitando las escaladas demasiado peligrosas. Una de las condiciones esenciales de esta maniobra es la de calcular cada operación de manera que se deje al adversario la elección entre la escalada o una retirada aceptable. Es absolutamente preciso evitar colocarse entre la espada y la pared. Este principio parece que no ha sido bien comprendido en el Vietnam por los dos campos opuestos.

III.—La dirección de la maniobra.

A lo largo de la crisis de Cuba, la maniobra se dirigió desde Wáshington mediante decisiones inspiradas en las conclusiones extraídas de un cierto número de ejercicios, parte de los cuales se realizaron durante la crisis. Fué, sin duda, debido a este método el que las decisiones estuvieran tan exactamente adaptadas al problema.

De la crisis de Cuba, los americanos dedujeron, en primer lugar, la enseñanza de que la maniobra de las crisis no podía di-

rigirse más que por un mando único, de hecho por el Presidente de los Estados Unidos. A fin de alcanzar este objetivo, juzgado técnicamente necesario, ejercieron sobre sus aliados de la NATO una presión muy marcada para obtener esta centralización bajo el pretexto de la integración de las fuerzas nucleares.

Además, para los europeos no era pensable que, en la dirección de una crisis en Europa, en la cual podrían estar implicados los miembros de la NATO, no se tuviesen en cuenta los puntos de vista de las naciones europeas. En efecto, es difícil concebir que, en una crisis a propósito de Berlín o de Alemania del Este, Alemania Federal, Francia y la Gran Bretaña, no participen en la elaboración de las decisiones. Los americanos pensaron entonces salvar esta dificultad ofreciendo un sistema de planificación de las crisis que terminase por establecer, de común acuerdo, un esquema de maniobra única cuya ejecución se realizaría en la hipótesis considerada. Esta concepción, que se parece mucho a los planes militares con vistas a una guerra, no resiste un examen por numerosas razones. En primer lugar, porque es casi imposible que el esquema único sea aprobado por las quince naciones de la NATO, a menos que sea extremadamente inofensivo: Por ejemplo, nunca Dinamarca ni Islandia se asociarían al bloqueo de Cuba. También porque, cualesquiera que sean las hipótesis que se preparen, es muy improbable que las crisis correspondan exactamente a las hipótesis previstas. El plan preparado corre el riesgo de no ser aplicable. Además, es difícil evaluar de antemano la reacción de la opinión pública en el momento de la crisis: Un país que mostrase muy reticente durante la concepción del esquema puede ver a su opinión pública sublevada por una ola de indignación, como la que tuvo lugar en los Estados Unidos cuando la crisis de Cuba. Por el contrario, otro país que hubiese dado prueba de firmeza en el curso del establecimiento del plan, puede ser obligado por su opinión a una actitud mucho más prudente. Por todas estas razones, no parece realizable el método del esquema, aun previendo las variantes.

Además, es preciso adoptar un método diferente. Se trata menos de establecer un esquema de maniobra que de preparar las decisiones que se tomarán por los diferentes Estados en el momento de la crisis. Esta preparación debe comportar, en primer lugar, el establecimiento de una lista completa de las posibles medidas y una apreciación muy exacta de las consecuencias que estas medidas pueden tener sobre la opinión mundial y sobre el adversario. Esta primera exploración, efectuada en común y vivificada por numerosos ejercicios simulados, deberá permitir a cada actor el tener conciencia de las posibilidades y de los riesgos, medirlas y llegar a un esbozo de concepción sobre las reacciones, positivas o negativas, que producen en los demás asociados. Se dispondría así de una especie de «carta» en la que cada uno de los platos sería perfectamente conocido.

Quedaría entonces por asegurar la mejor coordinación posible de las decisiones nacionales que deberían tomarse muy rápidamente en el momento crucial. Entre las diversas soluciones posibles para alcanzar este objetivo, la mejor parece que consistiría en organizar una «red de alerta» especializada que permitiese la intercomunicación instantánea entre los jefes de Gobierno y los jefes del Estado Mayor, utilizando, si es preciso, satélites de comunicaciones. Cada Gobierno, conociendo las diversas medidas posibles, podría entonces asociarse o no a las operaciones emprendidas por los otros jefes de Estado. Entonces se realizaría la máxima coordinación, sin poder impedir por completo las inevitables divergencias. Esta solución parece ser la única que responde a la realidad. Además, los gastos requeridos para una tal «red de alerta política» estarían al menos tan justificados como aquellos—considerables—que exigen los sistemas de transmisiones militares, como, por ejemplo, la red de alerta aérea. Antes de intentar ganar la guerra, es preciso crear un sistema destinado a evitarla. Si tal red hubiese existido en 1914, la Primera Guerra Mundial no hubiese tenido lugar.

IV.—La prevención de las crisis.

En una Europa donde las tensiones parece que se han reducido, y donde no parecen existir intenciones belicosas, al menos por el momento, lo esencial de la estrategia está constituído no por la preparación de la guerra, sino por la prevención de los conflictos. Esta preocupación corresponde a una situación en la cual las crisis parecen que, o bien no son intencionales y, por tanto, resultantes de un encadenamiento de circunstancias más o menos fortuitas, o bien, en el caso contrario, son el resultado de una apreciación errónea de las reacciones adversarias.

Dentro de esta línea de pensamiento, aparecen dos ideas nuevas. La primera, poco concebible a lo largo de los dos últimos decenios, es la de procurar extender la red de alerta política hasta el adversario eventual, como se hizo después de la crisis de Cuba al establecer el «teléfono rojo» entre Moscú y Wáshington. Si, de una y otra parte, las intenciones son pacíficas, un sistema de comunicaciones con el campo adversario puede desempeñar un papel esencial para evitar malentendidos graves, así como para asegurar que los diversos mensajes políticos representados por las medidas tomadas sean bien comprendidos.

La segunda idea consiste en tratar las crisis como se hace con la guerra, dándole todavía más importancia a la previsión; es decir, haciendo preceder a la fase de prevención de la guerra por una fase de prevención de las crisis. Es mejor evitar las crisis que tener que resolverlas.

El problema de la prevención de las crisis reposa sobre los mismos principios que los de su resolución: Es preciso estudiar las hipótesis y determinar los índices posibles de crisis, y, después de la aparición de estos últimos, aplicar las medidas susceptibles de impedir el desarrollo de la crisis. Se aborda aquí un aspecto esencial del problema del mantenimiento de la paz, menos basado en lo sucesivo sobre sistemas jurídicos a base de tratados que sobre una maniobra de medidas apropiadas. En esta fase de prevención, todavía más que en la de la maniobra de las crisis se impone la comunicación con el adversario eventual.

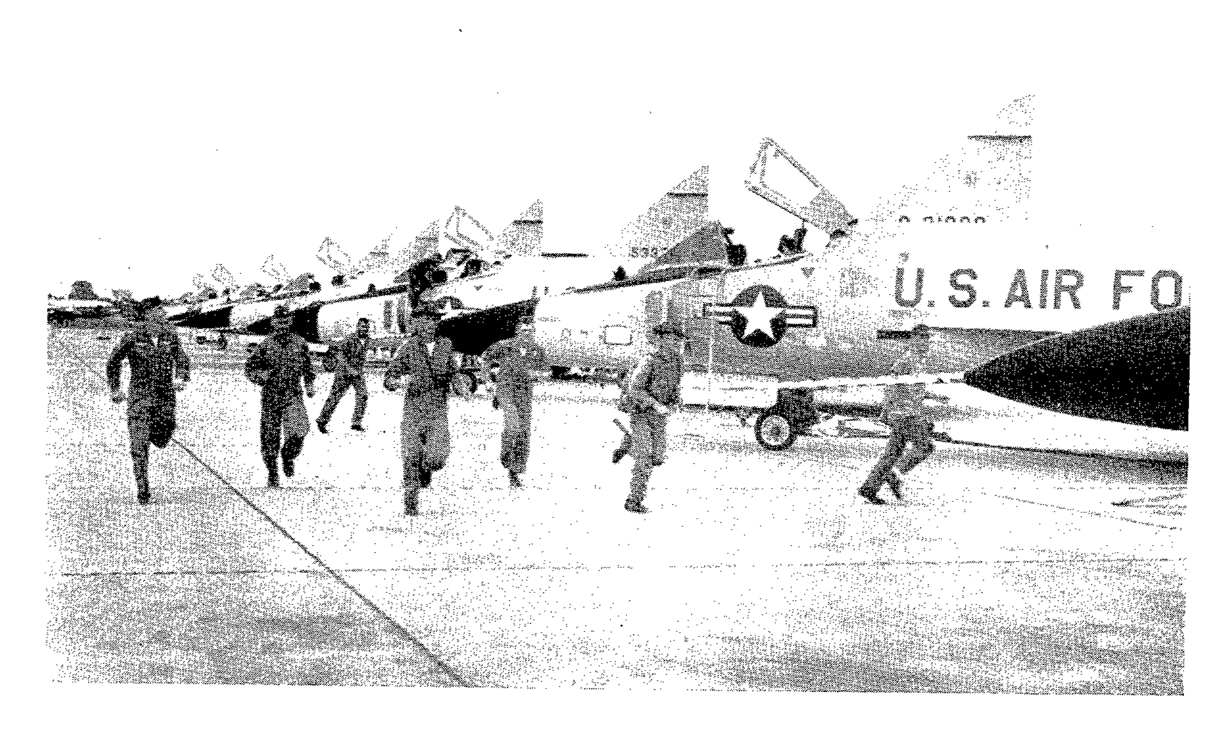
Conclusiones.

Un estudio sobre tal problema hubiera parecido utópico e incluso peligroso hace algunos años. La cuestión está en saber por qué hoy día tal cuestión es de apariencia más razonable.

En principio, hay que tener plena conciencia de que el clima internacional contemporáneo ha sido creado por el carácter desmedido de la amenaza constituída por el arma nuclear. Nadie desea un conflicto. De esta repulsa surge una estabilidad nueva que no se debe al carácter razonable de los hombres, sino a la conducta racional que impone el peligro. Es también esto lo que da una importancia considerable a la disuasión nuclear, la cual es preciso mantener, ya que, gracias a ella en parte, es como el juego de la maniobra y de la prevención de las crisis puede evitar el verdadero conflicto militar.

Hay que mencionar otra consideración: En esta maniobra de las crisis, la existencia de varios centros de decisión nuclear en el seno de una alianza favorece el manejo de la disuasión, permitiendo diferenciar las decisiones según la política de los diversos aliados y aumentar considerablemente la incertidumbre del adversario sobre las eventuales reacciones. Desde este punto de vista, la política nuclear francesa se adapta mejor a una verdadera estrategia de disuasión, mientras que la mayor parte de las críticas hechas a esta política corresponden a una estrategia de empleo. Esta es una distinción fundamental.

Por último, y sobre todo, es indispensable comprender que el gran cambio que ha traído consigo el arma atómica es que la preparación para la guerra, aunque todavía necesaria como seguridad última, cede el paso a la búsqueda de una conducta racional durante la fase que la precede. Por eso, la maniobra de las crisis y, todavía mejor, la maniobra de prevención de las crisis, se hacen absolutamente indispensables. El riesgo de la guerra moderna se ha hecho demasiado grande para ser aceptada. Al conocer las nuevas reglas de las prevención de las guerras, el mundo habrá hecho un progreso capital.



LAS FUERZAS AEREAS; PARADOJA DEL VIETNAM

Por ROLLEN H. ANTHIS
Mayor General de la U. S. A. F.
(De *Air Force.*)

Las misiones tradicionales de las Fuerzas Aéreas: Batalla por la superioridad aérea, interdicción, apoyo directo, reconocimiento, transporte y bombardeo estratégico pueden aplicarse a las guerras que se libran según la tradición clásica, pero no a las guerras de guerrillas, de liberación nacional o contrarrevolucionarias. Eso es lo que se dice. En estos tipos de guerra—como Vietnam—las Fuerzas Aéreas presentan una porción de desventajas obvias, dicen. La moderna potencia aérea es un monstruo tecnológico. Demasiado compleja y complicada. Depende demasiado del equipo electrónico, que no siempre funciona. Tiene servidumbres y es ineficaz con mal tiempo. Exige una gran precisión para poder identificar y atacar los objetivos. No puede ocupar el terreno. Por todas estas razones, la potencia aérea es ineficaz en la guerra de guerrillas, muy especialmente cuando éstas tienen lugar en la jungla. Eso es lo que se dice.

Por supuesto que ninguno de estos pensamientos es mío. Pero fueron muchos los que se los creyeron cuando las Fuerzas Aéreas entraron inicialmente en acción, en Vietnam, y son muchos los que todavía creen en ellos. En los primeros días la Prensa, como consecuencia de las antedichas afirmaciones, estaba repleta de historias en las que se menospreciaba la tarea de las Fuerzas Aéreas en Vietnam. Más recientemente, el primer

bombardeo con aviones B-52, por ejemplo, fué denominado "un costoso medio de derribar árboles". Las operaciones de interdicción y de apoyo directo se tildaron de intento de la Fuerza Aérea para tratar de adaptar un concepto complejo a una necesidad muy poco compleja.

Todo el equipo de las Fuerzas Aéreas fué también criticado y calificado de inadecuado para la guerra de guerrillas en la jungla: Este tipo de guerras eran, por esencia, guerras de superficie. Mas condenatoria aún fué la alegación de que las operaciones de guerra aérea eran "contraproducentes".

Este cargo se basaba en la apreciación, más que simplista, de que las Fuerzas Aéreas no discriminaban, no podían diferenciar el amigo del adversario y, a veces, llevaban al amigo a manos del enemigo, buscando protección contra ellas. Esta afirmación adquirió tales proporciones, que hubo un momento en que se habló de suprimir drásticamente todas las operaciones de guerra aérea en Vietnam del Sur. Se pusieron en entredicho los conceptos básicos de las Fuerzas Aéreas, su aplicación y su efectividad. A menos que se demostrara lo contrario, la conclusión lógica era abandonar para siempre conceptos tales como la interdicción y el apoyo directo, en todas las guerras de liberación que, por su propia naturaleza, mezclaban el amigo con el adversario.

Recuerdo, retrospectivamente, que incluso personas que coincidían con los puntos de vista de las Fuerzas Aéreas, se hallaban inseguras sobre el papel de las mismas en Vietnam. Baso esta apreciación en el análisis de muchos artículos aparecidos en publicaciones relacionadas con las Fuerzas Aéreas. El tono de los artículos era más bien defensivo, como si los hechos fueran en realidad dudosos, pero no justificaban las conclusiones que se sacaba de ellos. La forma más usual de justificar la potencia aérea consistía en solicitar su elogio a uno de los jefes de las fuerzas de tierra. Pero, muy a menudo, dicho elogio sonaba a hueco a causa del tono defensivo del artículo.

Como Jefe de la 2.ª División del Aire (que luego cambiaría su nombre por el de Séptima Fuerza Aérea) yo estaba perfectamente enterado de que las alabanzas no podían ser más merecidas; el mejor valedor de las Fuerzas Aéreas en Vietnam era su propio merecimiento; las Fuerzas Aéreas habían triunfado en forma tal, que contradijeron los cálculos y estimaciones que se habían hecho sobre ellas, por optimistas que fueran. La valía de la potencia aérea en el Vietnam ha progresado, según sus analistas, en tres diferentes etapas. En los primeros días de la guerra, la potencia aérea era "útil, pero quizá no necesaria para las operaciones"; más tarde pasó a ser "esencial en el combate". Recientemente, por último, se la reconoce como el "elemento primordial del combate".

¡Esta es la paradoja del Vietnam! Las Fuerzas Aéreas, que inicialmente fueron consideradas como inadecuadas o, a lo sumo, como algo auxiliar, se han convertido ahora en algo decisivo.

La paradoja ha constituído una sorpresa en muchos ambientes autorizados de los Estados Unidos. Ha constituído bastante más que una sorpresa, y bien dolorosa, para el Vietcong, los norvietnamitas, Mao Tse Tung y su doctrina de expansión comunista por medio de guerras de liberación nacional.

Los comunistas no eligieron libremente las guerras de liberación como su táctica predilecta. Hasta un cierto punto, fueron los Estados Unidos los que les forzaron a ello. Les forzamos por nuestra superioridad nuclear y por nuestra superioridad tecnológica, que no les permiten entablar ningún conflicto de nivel más elevado, en la escala de la guerra. Tanto Mao Tse Tung como Ho Chi Minh, o el General Giap, trataron de evitar el enfrentamiento directo con esta superioridad técnica. Sus guerras de liberación nacional, utilizando tácticas de guerrillas en el escenario de la jungla, convertirían en ineficaces nuestras armas modernas. Muy especialmente serían anuladas las Fuerzas Aéreas, o sea el elemento en que los Estados Unidos ostentaban tan aplastante superioridad.

Pero Mao Tse Tung, Ho Chi Minh y el General Giap se equivocaron. Las guerras de guerrillas no triunfan y la penosa paradoja para Mao, Ho y Giap estriba en que es precisamente la potencia aérea la que les impide triunfar.

No resulta difícil comprender por qué las Fuerzas Aéreas han obtenido un éxito tan rotundo en Vietnam, si consideramos los rasgos geográficos característicos del país, junto con la técnica y las tácticas de la guerra de guerrillas.

El Sudeste Asiático no es un diminuto rincón del globo. La zona geográfica que,

directa o indirectamente, está implicada en el conflicto (Vietnam del Norte y del Sur, y una parte de Laos), abarca 207.000 millas cuadradas de territorio, que supone muy poco menos de las 219.000 en que lucharon las fuerzas de los Estados Unidos desde Normandía hasta Berlín, que comprendía el norte de Francia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Luxemburgo, Inglaterra y Alemania occidental. La distancia desde Omaha Beach a Berlín fué de 675 millas, algo menos de las 706 que se extienden desde Saigón a Hanoi. La playa de Anzio dista de Innsbruck, al norte del paso de Brennero, en los Alpes, 490 millas, poco más de las 409 que separan Saigón de Hue. La Zona D, fortaleza en la jungla que utiliza el Vietcong, tiene un área de alrededor de 500 millas cuadradas, aproximadamente la misma superficie que la mitad del Estado de Luxemburgo.

Estas comparaciones geográficas resaltan, por sí solas, la necesidad de contar con el poder aéreo en el Asia del Sudeste. Pero también conviene tener en cuenta que, al contrario de lo que ocurre con Europa, toda esta zona del sudeste asiático está tremendamente subdesarrollada. Inmensas extensiones se encuentran cubiertas por la jungla, sin otro acceso a su través que el que uno mismo pueda abrirse a golpes de machete. Otras muchas zonas están formadas por marismas, en las que el único medio de transporte de superficie es el más primitivo que pudiera utilizarse por la superficie del agua. La red de ferrocarriles y de carreteras dejan mucho que desear, y resultan muy anticuadas para poder enlazar la capital con las provincias, proveer a la distribución de mercancías y explotar la ventaja que podrían tener las fuerzas aliadas respecto al Vietcong, en movilidad táctica.

La naturaleza del terreno se presta, en una palabra, a desalentar, obstaculizar, impedir o bloquear completamente todo movimiento en superficie. Esto hace que el aire sea el único medio que permite la libertad de movimientos. La movilidad inherente a las Fuerzas Aéreas no ha disminuído; su flexibilidad no se ha aminorado; no ha sido frenada su rapidez de reacción; su precisión para colocar sus fuegos sobre los objetivos no se ha alterado; su capacidad para transportar hombres y material no se ha reducido lo más mínimo. La eficacia de las Fuerzas Aéreas no ha encontrado, por tanto, la menor cortapisa, como les ha ocurrido, por el contrario, a las fuerzas de superficie, que han visto, por ejemplo, cómo quedaba restringida la movilidad y posibilidades de sus carros. Consecuentemente, las fuerzas de tierra han tenido que orientarse hacia los vehículos aéreos: suyos propios—como en el caso de los helicópteros—o de la Fuerza Aérea, para los transportes. De esta forma han conseguido alcanzar, en el aire, la flexibilidad y movilidad que la selva y los pantanos les habían negado en tierra.

Vamos a considerar ahora las tácticas de la guerra de guerrillas, a través de la cual el General Giap pensaba obtener grandes beneficios, a despecho de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos.

1.ª "La ocultación es esencial. Permaneced escondidos hasta que llegue el momento del ataque."

¿Cómo contrarrestamos esto? *Las Fuerzas Aéreas son el medio de sobrevolar y explorar en las vastas áreas inaccesibles, en las que podría estar escondido el Vietcong.*

2.ª "Ataca al enemigo donde menos se lo espere; sorpréndele con emboscadas." ¿Cuál es nuestra respuesta? *Las Fuerzas Aéreas y las tropas del Ejército de Tierra helitransportadas son las únicas con capacidad de reacción lo suficientemente rápida para proporcionar potencia de fuego y tropas aerotransportadas, de forma que sorprendan al que intentaba sorprender y tiendan la emboscada al que pretendía tenderla.*

3.ª "Ataca los pueblecillos aislados que estén alejados de todo posible auxilio." ¿Respuesta? *Las Fuerzas Aéreas proporcionan el único medio de auxiliar rápidamente a los asediados o evacuar a los sitiados.*

4.ª "Ataca durante la noche; evita la lucha a la luz del día." ¿Respuesta? *Las Fuerzas Aéreas lanzan las bengalas que convierten la noche en día.*

5.ª "Destrozad el sistema de transporte; aislad al pueblo de su Gobierno; impedid la distribución de las mercancías; arruinad su economía." ¿Respuesta? *Las Fuerzas Aéreas pueden mantener los enlaces necesarios, políticos y económicos, a través de todo el territorio; pueden distribuir alimentos, armas, equipo; evacuar los enfermos y los heridos. Trasladar las fuerzas de superficie sobre selvas impenetrables, campos inundados y carreteras impracticables: ofrecer a la gente leal, de los villorrios alejados, una prue-*

ba tangible de que el Gobierno se preocupa por su seguridad, de que no han sido olvidados.

6.ª "Cuando la batalla se haya terminado, retiraos rápidamente, a refugios, en la fortaleza inexpugnable de la jungla, para reagruparos, descansar y preparar el próximo ataque." ¿Respuesta? *Las Fuerzas Aéreas mantienen a las guerrillas bajo un ataque continuo, les niegan el sueño, les mantienen permanentemente bajo la presa del miedo y hacen abortar sus planes al tenerles preocupados por su propia supervivencia.*

La primera y más importante lección que ha enseñado la guerra de Vietnam es, por tanto, el concepto tradicional del empleo de las Fuerzas Aéreas: lucha por la superioridad aérea, apoyo directo, interdicción, reconocimiento, transporte aéreo y bombardeo estratégico, es aplicable en toda su extensión a la guerra de guerrillas. Naturalmente, las técnicas varían de las que se utilizan en las guerras clásicas, pero las técnicas siempre varían, ya que dependen del medio-ambiente geofísico y de la atmósfera política en que se desarrolla una guerra determinada. O sea, que lo que voy a decir, concerniente a las técnicas que nosotros utilizábamos en Vietnam, no tiene por qué ser aplicable necesariamente en un escenario de tierras áridas y desérticas, o en una guerra en la que difieran los objetivos políticos.

No soy demasiado aficionado a utilizar analogías para describir las tácticas y técnicas utilizadas en la guerra. Sin embargo, creo que la tarea que llevaron a cabo las fuerzas militares en la conquista del Oeste americano; sus descubiertas sobre territorios inexplorados; las luchas contra los Siux y los Apaches; la seguridad que se proporcionaba a los vagones de los trenes y demás actividades son comparables a las que las Fuerzas Aéreas están haciendo hoy en día en Vietnam. Al principio de la guerra, por ejemplo, nos dimos cuenta de la necesidad de proteger los trenes y los ocnvoyes de camiones, militares y civiles. Tomamos como ejemplo unas páginas de la historia de la frontera del Oeste y adoptamos la decisión de utilizar un medio económico, pero efectivo, de cabalgar con escopeta. Una escolta armada en tierra era arduo de ejecutar y costoso en hombres que eran necesitados apremiantemente por todas partes. Por otra parte, no existía seguridad de que la propia escolta no fuera víctima de una emboscada. Decidimos, en consecuencia, cabalgar con escopeta, por el aire. La escolta escopetera consistía en un pequeño avión L-19 y un cierto número de aviones de combate, en alerta en el aire, con el convoy. Muy a menudo no era necesario llamar a los aviones de combate, pues el Vietcong rehuía entablar combates en cuanto sabía de la existencia de aviones.

El procedimiento normal entonces, como ahora, consiste en uno o dos aviones de enlace que vuelan sobre el convoy, reconociendo la carretera, bien a vanguardia del mismo. La escolta de cazas se encuentra también en el aire y nunca a más de cinco millas del convoy. Si el piloto del L-19 observa algún obstáculo o movimiento sospechoso, ordena al convoy hacer alto e investigar. A los cazas se les comunica que adopten posiciones de ataque.

En el caso de que se produzca realmente una emboscada, los aviones de ataque efectuarán el apoyo directo contra los objetivos que les señale el L-19. Si la emboscada fuera detectada antes de oue el convoy entre en la trampa, el enemigo puede ser neutralizado dsde el aire. Después de la emboscada, los aviones de combate pueden castigar severamente a las guerrillas en retirada, haciendo que el enemigo se pregunte seriamente si los resultados de la emboscada permiten que se considere a ésta como una táctica rentable. Es interesante hacer notar que durante el tiempo que yo estuve en Vietnam ningún convoy con escolta armada en el aire fué víctima de una emboscada victoriosa. No he investigado los últimos datos, pero creo que ese sigue siendo el caso.

Nuestra respuesta a los ataques contra pueblecitos aislados también han sido sacados del viejo Oeste. Las exigencias son las mismas. Es preciso que "los buenos" lleguen antes de que se acabe el día... o la noche. Las exigencias durante la noche son particularmente gravosas, ya que implican que el apoyo directo se lleve a efecto en el momento en que resulta más difícil localizar al enemigo desde el aire. El problema fué resuelto por medio de un esfuerzo coordinado en el que participan: primero, un avión que lanza bengalas desde el aire, para iluminar el campo de batalla; en segundo lugar, se coloca en la aldea atacada, una flecha llameante que apunte en la dirección de la fuerza ata-

cante, y en tercer lugar, llegan "los buenos", con sus sombreros blancos, volando en aviones de combate, sobrevuelan la aldea a los pocos minutos y se lanzan al ataque en la dirección que señala la flecha de llamas.

Podría citar otras analogías entre las operaciones que tienen lugar en Vietnam y las que se llevaban a cabo hace ya mucho tiempo, en el lejano Oeste. Voy a limitarme a señalar una de ellas. Se refiere a las operaciones con aviones B-52.

Nuestro Ejército nunca obtuvo una victoria completa contra los indios en las llanuras norteñas hasta que asumió el mando el General Nelson Miles. No es que el General inventase nuevos métodos de guerra; lo que hizo, simplemente, fué aplicar los métodos tradicionales, pero intensivamente y en forma continuada. Hasta entonces, las campañas contra los indios tenían lugar al comenzar la primavera, en el verano o al principio del otoño. Durante el invierno, se les permitía a las tribus guarecerse, sanar sus heridas y prepararse para el próximo golpe. El General Miles cambió todo esto. Peleó implacablemente, en primavera, durante el verano, en otoño y, muy principalmente, en el invierno, cuando la vida en sí misma, con los grandes fríos, era ya una lucha. No concedió descanso a los indios, no les permitió oportunidad de recuperarse y planear la nueva campaña. En Vietnam, las Fuerzas Aéreas, especialmente los ataques con los B-52, contra los puntos fuertes como la zona D, están haciendo con el Vietcong lo que el General Miles hizo con los Siux.

Las dudas que existieron al principio de la guerra sobre la efectividad de las operaciones aéreas nunca se extendieron al reconocimiento aéreo ni a las operaciones de apoyo con fuerzas aerotransportadas. La necesidad de ambas era obvia y los resultados bien conocidos. No obstante, me gustaría subrayar una actuación única del transporte aéreo. Al principio de la guerra, el control de las provincias alejadas, por el Gobierno central de Saigón, se encontraba extremadamente en precario. Existían muchas zonas que no tenían un contacto efectivo con Saigón porque el Vietcong controlaba las carreteras, los ferrocarriles y la red telefónica. El único medio de contacto y de control del Gobierno era por el aire. Se pensó en organizar una unidad aérea heterogénea para proteger las comunicaciones aéreas civiles y militares en las zonas que necesitaban fortalecer su enlace con el Gobierno central. Este proyecto nunca llegó a asumir la forma de una unidad especializada, como se pensó. Sin embargo, el Gobierno de Saigón hizo realmente un extraordinario esfuerzo para asegurarse de que las zonas aisladas eran visitadas regular y continuadamente por aviones de transporte que les llevaban las mercancías que necesitaban y ofrecían, con su presencia, una prueba tangible de que el Gobierno estaba interesado en el bienestar y en la seguridad de su pueblo. Está comprobado que muchas de estas zonas aisladas no habrían permanecido leales al Gobierno de Saigón si no hubiera sido por estas pruebas tangibles del interés de sus dirigentes. En este sentido creo que podemos afirmar, con orgullo, que las Fuerzas Aéreas son capaces de ocupar y conservar el terreno.

Uno de los principales axiomas tácticos que ha vuelto a verse confirmado en Vietnam es el que afirma que el mando de las operaciones aéreas debe estar centralizado y su ejecución descentralizada. En una guerra en la que la línea del frente separe nítidamente el amigo del enemigo puede relajarse un poco la aplicación de este axioma, sin que se registren consecuencias graves. En la guerra de guerrillas no puede ser tolerada la menor relajación del mismo. El sistema ideal para el mando y control centralizado consistiría en un inmenso radar situado en el centro geográfico, con alcance suficiente para cubrir todo el país o el área en que puedan tener lugar las operaciones. Todos los vehículos aéreos estarían también en bases centrales y tendrían el alcance y la velocidad suficientes para ejecutar las tareas que se les asignara dentro del área cubierta por el radar. Sin embargo, los problemas técnicos, las exigencias de seguridad, el número de bases aéreas disponibles y las posibilidades en alcance de los aviones impiden el establecimiento del sistema ideal en Vietnam.

El sistema que ha sido organizado (Sistema de Control Aerotáctico o TACS) tardó mucho en empezar a ser efectivo, principalmente porque los vietnamitas del Sur no estaban familiarizados con las operaciones aerotácticas. Los jefes de tierra y aire no habían ejecutado nunca operaciones aire-tierra, verdaderamente coordinadas. Por otra parte, no veían con claridad la necesidad del

mando centralizado, y la consecuencia fué que muchos aviones de combate permanecieron, a menudo, en tierra, en una región, cuando eran apremiantemente necesitados para misiones de apoyo directo en otra. Además, pocos jefes apreciaban el verdadero valor de las Fuerzas Aéreas en las operaciones de apoyo directo y, en consecuencia, eran pocos los que estaban dispuestos a solicitar el apoyo aéreo.

Hoy día el sistema TAC ha mejorado mucho. No debido a progresos técnicos, sino más bien debido a que existe una consciencia, mayor cada día, sobre la valía de las Fuerzas Aéreas y una mejor apreciación de las causas que hacen que las Fuerzas Aéreas insistan en el mando centralizado y las operaciones descentralizadas. Esta es la lección que debemos siempre recordar y respetar.

Otra lección que merece la pena ser recordada es la que se refiere a las dificultades experimentadas al tratar de organizar unas Fuerzas Aéreas Vietnamitas. El MAAG (o sea nuestro "Grupo Asesor de Ayuda Militar") es un sistema eficiente cuando se está en tiempo de paz. Pero, en el caso de Vietnam, todo tiene que acelerarse y conseguirse mientras se desarrollan operaciones reales. Esto crea un problema, ya que la condición de asesor no permite la participación en operaciones bélicas, y la Fuerza Aérea Sudvietnamita necesitaba imperiosamente el asesoramiento, pero empeñada como estaba en operaciones de combate, no disponía de tiempo libre para conseguirlo.

Este dilema ocasionó el nacimiento de un grupo de pilotos de los Estados Unidos, conocidos como los "Dirty Thirty") (los treinta sucios). El grupo estaba compuesto por treinta pilotos, con las graduaciones de capitán o comandante, cada uno de los cuales tenía acreditada su pericia aeronáutica y estaba en posesión de una larga experiencia. Estos pilotos fueron, realmente, colocados bajo el mando operativo de la Fuerza Aérea Vietnamita; para ellos, su Jefe superior era el Teniente Coronel—hoy primer Ministro—Nguyen Cao Ky. Que yo sepa, nunca se había hecho nada parecido, desde que pilotos americanos estuvieron bajo el mando francés en la Escuadrilla Lafayette.

Cada uno de los "Dirty Thirty" se convirtió en miembro de una tripulación de C-47, en la que el resto de sus miembros eran vietnamitas. El miembro norteamericano hacía todo lo que hiciese la tripulación. Volaba con ellos; comía con ellos; dormía en la misma tienda, cuando las operaciones se desarrollaban en áreas alejadas y, lo más importante de todo, les asesoraba discretamente y les alentaba. Les daba una visión sobre las posibilidades de las Fuerzas Aéreas. Les enseñaba a no temer al vuelo nocturno o con instrumentos. Hacía que se sintieran importantes y orgullosos de sí mismos y de su país.

Los "Dirty Thirty" fueron magníficos. Durante la noche arrojaban bengalas. Durante el día transportaban soldados. Lanzaban octavillas. Llevaban alimentos a las aldeas aisladas, tomando tierra, si el terreno lo permitía, o lanzando los alimentos (incluídos animales vivos) por medio de paracaídas.

Le llamaban "sucio" al grupo, a causa de su prolongada ausencia de los lugares confortables. El apodo, sin embargo, entrará de lleno en la historia de la Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos. Junto a la entrada del Museo de las Fuerzas Aéreas de Wright Patterson, en Ohío, existe una placa, una fotografía del Grupo y un resumen de su historial. Cerca se exhibe el estandarte del Grupo. Este tributo lo tiene bien merecido, no sólo como recordatorio de sus acciones en Vietnam, sino también porque el Grupo enseñó a las Fuerzas Aéreas una lección que nos será de mucha utilidad en otros momentos y otros lugares.

Hasta ahora me he limitado a considerar las operaciones aéreas en Vietnam del Sur. La campaña aérea en Vietnam del Norte constituye, asimismo, un gran esfuerzo para entorpecer el apoyo logístico que se presta a las tropas enemigas infiltradas en Vietnam del Sur, y al mismo tiempo como medida de coacción contra Vietnam del Norte. Esta coacción trata de inducir a los norvietnamitas a interrumpir su apoyo a la rebelión en el Sur, pues de lo contrario las consecuencias de dicho apoyo acabarían resultándoles insoportables.

La campaña aérea empezó en febrero de 1965 con unos cuantos ataques contra un pequeño número de objetivos militares fijos, seleccionados en el extremo meridional de Vietnam del Norte. Pronto fueron seguidos de operaciones de "Reconocimiento armado", en los que se les permitía, a los

aviones de combate, el atacar a todo objetivo militar que encontraran dentro de una zona determinada. Posteriormente, la zona de operaciones fué trasladándose hacia el norte y hacia el nordeste, en fases sucesivas. Los ataques, sin embargo, rehuían la zona densamente poblada, del nordeste, en que se encuentran Hanoi y Haiphong. Después de la tregua de diciembre de 1965, el área fué ampliada, incluyendo en ella zonas costeras específicas, determinadas carreteras y tramos del ferrocarril, en la región nordeste de Vienam del Norte.

Al principio de la campaña se efectuaban alrededor de 600 misiones mensuales; hoy día la cadencia de los servicios es de varias veces dicha cifra. Mucha gente arguye que el esfuerzo aéreo en Vietnam del Norte no es productivo, porque los objetivos que se seleccionan no son rentables. En mi opinión, creo que están equivocados. El error de estas personas estriba en confundir la magnitud del objetivo, en términos del tamaño, calidad, etc., con su significación. Por supuesto que los objetivos atacados en Vietnam no pueden compararse, en tamaño y complejidad, con los que atacábamos en la segunda guerra mundial o, incluso, en la misma guerra de Corea. Pero puedo asegurarles que en relación con la significación que tienen para las operaciones de los vietnamitas son igual de importantes.

Existen indicios de que las operaciones de los Estados Unidos y de los sudvietnamitas, tanto en Vietnam del Norte como del Sur, están empezando a producir dividendos. La ocupación de Vietnam del Sur por fuerzas militares únicamente ya no es posible. Los bombardeos aéreos mantienen al Vietcong desperdigado. Los ataques aéreos a Vietnam del Norte afectan adversamente las actividades diarias del régimen de Hanoi, de su pueblo y de sus esfuerzos por continuar su agresión en el Sur. Las perspectivas que se le ofrecen al Vietcong no son de color de rosa. En su desesperación se han lanzado a más y mayores actos de terrorismo para atemorizar al pueblo. Pero el resultado ha sido engendrar un profundo rencor en la gente que ellos, en un principio, decían que venían a "ayudar".

Aunque el momento exacto del fin del conflicto no puede ser precisado con exactitud en el instante en que se escriben estas líneas, sí podemos asegurar que la iniciativa se encuentra ahora, principalmente, en manos de las fuerzas aliadas y que la finalidad de Vietnam del Sur, de los Estados Unidos y de sus aliados de derrotar la subversión en Vietnam será conseguida. Más importante que nada, los Estados Unidos habrán convencido a los vietnamitas del Norte y a todos los posibles agresores en potencia, de que no permitirán que triunfe la agresión en ninguna de sus formas, por pequeña y enmascarada que parezca. Esto es lo que verdaderamente le importa al mundo libre en sus esfuerzos por evitar la propagación del comunismo.

Los Estados Unidos no deben ser derrotados en Vietnam. Si así ocurriera, equivaldría a estampar el marchamo del éxito a las tácticas comunistas de guerras de liberación nacional. El General Giap, que es el principal estratega comunista del Vietnam del Norte, predice con exactitud el futuro, en el caso de una derrota nuestra en Vietnam. Estas son sus palabras:

"Si en la guerra especial que los imperialistas de los Estados Unidos están ensayando en Vietnam del Sur, fueran derrotados, entonces podrían ser vencidos en cualquier otro lugar del mundo."

Lo que quiere decir es lo siguiente: Si la forma especial de guerra que está librando el General Giap triunfa, y los Estados Unidos salen derrotados, quedará confirmada, para el futuro, la eficacia de los planes comunistas y de los programas para desencadenar agresiones similares, en otros lugares, en cualquier otro momento.

Vietnam, en mi opinión, quizá no sea la última guerra contra-revolucionaria en que se vean envueltos los Estados Unidos, pero los posibles conflictos del futuro estarán considerablemente reducidos, no sólo por la firmeza que han mostrado los Estados Unidos, sino también porque el Vietnam habrá constituído una lección para cualquier presunto agresor. Ahora ya saben que no se puede esquivar la acción de las Fuerzas Aéreas. Debe quedar bien claro que esto es así, con independencia del medio en el que el conflicto tenga lugar, o de su amplitud e intensidad. La convicción de tener que enfrentarse con las posibilidades de las Fuerzas Aéreas, tan terroríficamente desplegadas en Vietnam, disuadirá con toda probabilidad, incluso al más insensato de los aventureros.

Bibliografía

LIBROS

PROCESO A LOS PADRES, *por Enrico Altavilla. Un volumen de 200 páginas, de 14 por 22 centímetros. Editorial Matéu. Calle San Gervasio, número 84. Barcelona (6).*

Nunca se ha escrito tanto sobre la educación de los hijos y la trascendencia que tiene para su futuro de hombres. Tampoco creo que haya habido otra época en que la juventud, en tanta proporción, se haya presentado como problema. Padres y madres se documentan eruditamente sobre el tema y luego fracasan, al parecer, cuando se trata de aplicar las teorías.

Claro que este no es el caso de todos los padres; la mayoría no sienten gran inquietud por ello y, desde luego, no experimentan la menor duda respecto a sus métodos educativos. En el mejor de los casos, si el niño goza de buena salud física, asiste a colegio de pago y dispone de buenos juguetes; se tiene la conciencia tranquila.

Sin embargo, hoy está fuera de toda duda que los primeros años de la vida del niño, incluída la etapa pre-natal, son decisivos para su futuro equilibrio psíquico. Los psicólogos han demostrado que a los siete años el carácter de un niño está ya definido. A esta edad su destino de hombre normal, dispuesto a enfrentarse con la vida, o su destino de psicópata, de hombre frustrado, está definitivamente marcado.

Sentada esta premisa, se presenta la dificultad de encontrar solución para el problema de la educación. Este problema no es de hoy, naturalmente; es un problema tan antiguo como la humanidad. Lo que ocurre es que ahora se presenta agravado por el ambiente en que vivimos y, por consiguiente, en que se desenvuelve la vida del niño.

Por una parte, la familia ha sufrido directamente el impacto de las condiciones de vida moderna. La doctrina económica, materialista del nivel de vida mantiene al padre, y frecuentemente también a la madre, fuera del hogar. Las relaciones entre los cónyuges se atienen con frecuencia a las reglas de la guerra fría. La actitud de éstos ante los hijos está informada por el egoísmo de conseguir tranquilidad a todo trance y sin reparar en gastos para evitar molestias.

Por otra parte, la artificiosidad de la vida moderna, con sus faltas de espacios donde los niños puedan actuar con cierta libertad, las viviendas pequeñas y poco higiénicas; el abuso de la radio y televisión, que ponen al niño en contacto con problemas que no son de su mundo; el esfuerzo desproporcionado a que les obligan los planes de estudios, son factores que contribuyen a enrarecer aún más ese ambiente en que se forma el niño de hoy.

Resulta, pues, que el problema de la educación es uno más de los múltiples que plantea la crisis actual del mundo. Ha habido naciones que, como Estados Unidos y Suecia, han intentado resolverlo basándose en modernas teorías psicológicas, ¿lo han conseguido? Los resultados alcanzados permiten dudar de ello, aun reconociendo sus muchos aspectos positivos.

La realidad es que el problema es de más fondo; es la crisis total del mundo, provocada por el desfase existente entre el vertiginoso avance técnico y el retroceso espiritual que padecemos la que requiere urgente solución. Encontrada ésta, todos los aspectos parciales del problema se beneficiarían, y entre ellos el de la educación.

Entretanto, los libros como este de Enrico Altavilla, «Proceso a los padres», pueden ser útiles. El autor trata de señalar los errores que más frecuentemente se cometen en la educación de los niños; llama la atención sobre la responsabilidad de los padres y aporta consejos positivos. Sin tener una gran profundidad, y pese a mantenerse en buena parte a nivel superficial, puede despertar inquietudes en sus lectores y ayudarles a hacer un examen de conciencia sobre su conducta como padres.

REVISTAS

ESPAÑA

Africa, núm. 305, mayo de 1967.—La obra africana de España, en cifras.—El ministro de Información y Turismo en Melilla.—Visita a Melilla del señor Fraga Iribarne.—Viviendo la Melilla española.—Historia y presencia de las emociones españolas en la nación palestinesa del Jordán.—Comité técnico Africanista de Plazas y Provincias Africanas.—La obra pictórica del príncipe Naof, de Jordania.—Noticiario.—El puerto de Melilla en el Plan de Desarrollo 1964-1967. — Ceuta: Noticiario.—Melilla: Noticiario.—La Guinea Ecuatorial en pleno desarrollo.—Noticiario.—Ifni: Fallecimiento del gobernador general don Marino Trovo Larrasquito.—Noticiario.—Sahara: Paz, bienestar y desarrollo en esta provincia.—Regreso de los peregrinos de La Meca.—Noticiario.—Información africana: Desconcierto en Africa. Inquietud en el Magreb.—Sobre el «cuerno de Africa».—Intranquilidad en el Oeste africano.—Panorama político en el Sur de Africa.—Historia de 30 días.—Mundo islámico: El Oriente árabe ante el incidente bélico sirio-israelí.—Fracaso de la O. N. U. en Aden.—Historia de 30 días. China no renuncia a Africa.—Tercer Congreso del Partido Comunista Marroquí.—Noticiario económico.—El desarrollo económico africano. — Revista de Prensa. — Publicaciones.—Legislación.

Avión, abril de 1967.—Carta abierta a José Antonio Elola.—XXII Conferencia de la I. D. A. L. P. A.—V reunión Aérea Turística. — El V. S. M. Catlán. — HFB-320 «Hansa-Jet».—Dornier «Skyservant». — B. O. del R. A. C. E. — CASA-212.— Noticiero gráfico.— Velero «Slingsby» T-53.—Simuladores de vuelo para Iberia.—Noticiarios.

Ejército, núm. 328, mayo de 1967.—Patria, mundo y juventud.—Para una historia de la Guerra de Liberación.—Los sucesos de mayo (Barcelona, 1937) (II). El factor humano en la batalla (Análisis de un hecho histórico).—La Logística en la División.—La subversión comunista.—Un objetivo. Las Fuerzas Armadas (II). (Análisis de la maniobra general). La ficha de clasificación para tropa.—España de hoy y de mañana.—La Sanidad Militar en la Brigada y en la División.—Apuntes para la historia de la Escuela de Estado Mayor.—Información e Ideas y Reflexiones.—Desarrollo de la actividad española.

Energía Nuclear, núm. 46, marzo-abril de 1967.—Estudios previos de lixiviación estática de los lignitos uraníferos de la región de Calaf.—Euratom acaba de cumplir diez años.—La estimación de los daños por radiación en el análisis de los riesgos de las instalaciones nucleares.—Métodos electroanalíticos en Energía Nuclear.—Secado de un gas en ciclo cerrado. Vocabulario científico.—Noticiero.—Actividades editoriales.

Flaps, núm. 89.—Noticiario.—El avión compite ventajosamente con otros medios de transporte.—El coloso alado IL-62.—Algo más sobre el «Corsair II». — La Luftwaffe.—Album de fichas.—Astronáutica.—Los hombres de los «Vosjods».—Motores.— Misiles.— Equipos.— Aeromodelismo. — La fuerza aérea autodefensiva del Japón.—Biblioteca aeronáutica.

Revista General de Marina, tomo 172, mayo de 1967.—Memorias de un agregado naval. — Sobre las primeras instrucciones que tuvo la Real Compañía de Guardias Marinas.—Más sobre la isla de Guanahaní.—El médico de la Armada ante el convenio de Ginebra.—Sobre la alimentación del marinero. — El telurómetro. — Contrabando por mar.—Francia.—Estados Unidos.—Santa Sede.—Sellos de Marina y sellos de huérfanos.—Historias de la mar. Cuentos marineros.—Miscelánea.—Informaciones diversas.—Llamamiento de Pablo VI para el desarrollo del hombre y de la humanidad.—El voluntario de Marina en la Guerra de Liberación.—El Llibre del Consolat de mar.—Noticiario.—Libros y revistas.

ESTADOS UNIDOS

Air Force, vol. 50, núm. 5, mayo de 1967.—Decisiones políticas para 1967-68 de la AFA.—Examen de la potencia aérea en Vietnam y en todas partes.—Un año fructífero; una convención eficaz. Lo que las Fuerzas Aéreas están aprendiendo en Vietnam.—Nuestros aviadores en Vietnam.—Un equipo profesional.—Noche de gala de la Fuerza Aérea.—Cómo hacer frente al reto.—Innovación tecnológica.—Interdicción limitada pero efectiva. ¿Por qué no mayor número de objetivos en el Norte?—Sistema de Defensa Aérea Nordvietnamita.—Potencial militar humano. Problema sin resolver.—Octavo almanaque anual de misiles y del espacio.—Bajo el ojo del espacio: no hay escondite.—Por qué estamos en el espacio.—Relación de misiles y armas espaciales.

FRANCIA

Air & Cosmos, núm. 198, del 6 de mayo de 1967.—La construcción del aerobús.—Mañana el espacio.—Surveyor 3.—Cuarto Lunar Orbiter lanzado esta semana.—El satélite «Athos».—El «San Marcos 2».—El UK-3, tercer satélite británico.—La industria electrónica y los equipos de Oceanografía.—Se lanza definitivamente el avión de transporte supersónico norteamericano. — El Westland WG-13 volará en 1969.—El proyecto A-300 de aerobús. Sexta Conferencia de IFACTA.—La primera luz anti-colisión.—Rejuvenecimiento de las fuerzas tácticas de los Estados Unidos.—Aterrizajes automáticos.—Los instructores de vuelo sin motor en desacuerdo con su Federación.

Forces Aeriennes Françaises, núm. 237, junio de 1967.—Las actividades espaciales francesas.—Las nuevas condiciones de la política de armamentos.—El «Jaguar».—Aspectos médicos de los vuelos «Gémini» y del accidente del «Apolo».—La Escuela Superior de Aeronáutica (Sup-Aero) en 1967. — ¿Abre la geometría variable la puerta a la polivalencia?

Revue de Defense Nationale, mayo de 1967.—La política de armamento a largo plazo.—Organización del transporte aéreo francés.—La Gran Bretaña al «Este de Suez».—Financiación de las inversiones industriales y comerciales.—Africa se busca sus dioses.—Reciente evolución en el control de los ejércitos.—El Konsomol. El sistema de comunicaciones R. A. D. A. Situación de la China.—Las condiciones de un desarme.—Expectativa en Francia. La tracción automóvil por baterías de acumuladores. — Incertidumbres en Asia Central.—Dos ruedas y un fusil.

INGLATERRA

Flight. Núm. 3027 del 16 de marzo de 1967.—Decisión sobre el aerobús.—Compensaciones para la BEA.—Decisiones de la BEA sobre el nuevo equipo.—El aeroespacio y el piloto privado.—¿Por qué no un helicóptero?—Los aviones ligeros en 1967.—La instrucción de vuelo bajo los focos.—Los aeropuertos y el piloto privado.— Cambio de los asientos lanzables del F-104 G alemán.—El Controlador Aéreo Avanzado británico preparado para la guerra.—Revisión del desarrollo en vuelo del F-111.—Ojeada a la exhibición aeronáutica de París. — La NASA planea estaciones espaciales de aplicaciones varias.

Flight. Núm. 3028, del 23 de marzo de 1967.—Alemania vuelve la vista hacia Europa.—Ofertas a los mercados occidentales.—Un vistazo a la reunión de la IFALPA.—Instrucción de planeadores..., en aviones con motor.—El CESSNA T-210 G «Centurión».—Vehículo de colchón de aire.—Punto de vista del Gobierno sobre el aerodeslizador.—¿Qué es el Hythe?—Sopladores para los aerodeslizadores de fabricación doméstica.—El BELL X-22 A.—Una flota histórica en la Skyfame.—La industria: Brillante perspectiva.—Los planes de la RAF en detalle.—Noticias del espacio.

Flight. Núm. 3029 del 30 de marzo de 1967.—La RAF, el F-111K y el aerobús.—Necesidad urgente del avión 211 para la BEA.—Conferencia sobre sistema de control de tráfico aéreo.—Ultima literatura aeronáutica. — Construcción del RF-4.—El F-111K en vísperas del gran titular.—Informe sobre los progresos del «Islander».—Sistema de oxígeno.—Cohetes nucleares para los vuelos espaciales.

Flight. Núm. 3030 del 6 de abril de 1967.—El asunto de la Bristol Siddeley.—El programa del «Trident 3».—Crítica de la política de transporte de tropa.—Más competencia en Canadá.—Informe desde Madrid (la 22ª Conferencia de IFALPA).—Dispersión del tráfico aéreo londinense.—La Boeing en las rutas de Africa del Sur.—La aviación y las instalaciones eléctricas.—La gran ofensiva del petróleo.—Cohetes nucleares para los vuelos espaciales.

Flight. Núm. 3031 del 13 de abril de 1967.—Política y beneficios de la BOAC.—Perspectivas para el «Concorde». El asunto de la Bristol Siddeley.—Limitaciones en el tiempo de vuelo.—Aeropuertos del futuro.—La vida con el «Bambara».—El trueno nórdico.—Revista de las compañías aéreas mundiales (lista de todas las líneas aéreas del mundo).—Orden de construcción del «Black Arrow». Cohetes espaciales soviéticos.—El «Surveyor 1» visto por el «Orbiter 3».—Problemas del avión franco-británico de geometría variable.